Comisión de
Legislación del Trabajo
S/C

Versión Taquigráfica N° 70 de 2015

INTERGREMIAL MARÍTIMA
ver exposición

SINDICATO POLICIAL DE MALDONADO (SIPOLMA)
ver exposición

SINDICATO FERROVIARIO DEL URUGUAY (SFU)
ver exposición

**Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 3 de junio de 2015**

(Sin corregir)

PRESIDEN: Señores Representantes Óscar Andrade (Presidente) y Fernando Amado (Vicepresidente).

MIEMBROS: Señores Representantes Felipe Algorta, Wilson Ezquerra, Daniel Placeres y Luis Puig.

DELEGADO DE SECTOR: Señor Representante Pablo D. Abdala.

INVITADOS: Por la Intergremial Marítima, representantes del Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines (SUNTMA), señores José Pedro Franco, Francisco Amaro y Nicolás Gómez y representando al Sindicato Único de Patrones de Pesca del Uruguay (SUDEPU), señor Artigas García.

Por el Sindicato Policial de Maldonado (SIPOLMA), señores Julio Pereira, Raúl Pereira y Daniel Almeida.

Por el Sindicato Ferroviario del Uruguay (SFU), señores Pedro Coitiño, Rodolfo Galván y Damián Ortiz.

SECRETARIO: Señor Roberto Juri.

PROSECRETARIO: Señor Francisco J. Ortiz.

SEÑOR PRESIDENTE (Óscar Andrade).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Legislación del Trabajo recibe con mucho gusto a la delegación del Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines, integrado por los señores José Pedro Franco, Francisco Amaro, Nicolás Gómez y Artigas García.

SEÑOR FRANCO (José Pedro).- Quiero aclarar que, en realidad, la delegación es de la Intergremial Marítima, porque también nos acompaña el señor Artigas García, representante de Sudeppu, el Sindicato de Patrones de Pesca del Uruguay, tráfico y cabotaje.

SEÑOR GARCÍA (Artigas).- Buenos días.

Solicitamos esta reunión hace ya algún tiempo. El motivo de esta solicitud es ya conocido, porque hemos venido otras veces por el mismo tema: la cantidad de tripulantes extranjeros que tienen los barcos extranjeros que vienen a operar a Uruguay.

En un rato, a la hora 11, tendré una reunión con el Director de la Marina Mercante porque unos coreanos vienen a operar al Delta del Tigre, por unas turbinas que van a instalar para Ancap o algo así. Si bien los barcos son uruguayos, ya estamos peleando y estamos tratando de subir a la gente adecuada porque las empresas dicen que no es necesario, que con uno se arreglan y demás.

Planteamos este tema en la Comisión varias veces y lo reiteramos. Seguimos sosteniendo que para los uruguayos el mar es lo que está de la rambla para adelante. Ya nos pasó con las rondas de Ancap, cuando vinieron los sísmicos y los barcos de apoyo, que no se tomó en cuenta al personal uruguayo. Se hizo todo con extranjeros. Salvo una empresa, Urutag, que consiguió algún contrato para hacer de vessel guard de algún sísmico, no se llevó personal uruguayo, ni se le dio participación a las autoridades, de Prefectura ni de Dinara, con todo lo que esa operativa afectó al medio ambiente. Tuve la oportunidad de participar en las prospecciones sísmicas y en la pesca. Se puede ver, por ejemplo, que los lobos se corrieron de la zona del este, donde comían, hacia el oeste, donde antiguamente no había lobos marinos. El albatro de ceja negra, lo que nosotros llamamos pato carnero, tiene conductas parasitarias: ve un barco y lo sigue. En la zona no se veía un barco solo cuando había dos o tres días de mal tiempo y los sísmicos no operaban. En todas esas actividades nuestra participación fue nula o testimonial.

En el caso de las dragas -salvo con los chinos, que nos han respetado bastante-, nunca pudimos aplicar la Ley Nº 19.078; se entiende que se trata de obras estatales y todas esas chicanas que quedan en las leyes. Cuando los daneses operaron con OAS y con la empresa del gas, había una presencia testimonial de los tripulantes uruguayos. Es importante que haya tripulantes a bordo y que se haga el know how, que se haga la transferencia. Tenemos que pensar hacia adelante, porque se hacen los dragados, pero después hay que ver cómo se mantienen. ¿Vamos a volver a contratar gringos? No hay una política de Estado con respecto al mar. Se dan todas estas cuestiones que hacen que nosotros quedemos en banda, que los trabajos que conseguimos sean zafrales, puntuales. Los daneses abandonaron la obra porque no les pagaban; el pozo de la regasificadora está hecho, se estaba arenando. La gente del Sunca allá fue con un pito y un tambor. Lo mismo pasó con los coreanos, que fundieron a los Chertkoff en el Delta; esa es otra historia. El asunto es que los tipos se van porque no les pagaron. Si hubiéramos tenido tripulación uruguaya a bordo hubiera sido otra la historia porque, por lo menos, los barcos hubieran quedado retenidos. Pero se trataba de una empresa subcontratada por terceros que nos bajaron y dispararon. Quedó el pozo, que se va a llenar de barro; hay que volver a dragarlo; hay que reiniciar la obra, lo cual implica un atraso.

Cada vez que viene alguien a trabajar acá, los sindicatos -por medio de las autoridades y los parlamentarios que muchas veces han intercedido a favor nuestro- entablamos negociaciones para ver si podemos subir a los barcos. Vienen a operar acá, en aguas uruguayas; se llevan la plata uruguaya, no dejan nada, ni siquiera la tecnología. No tenemos tiempo de aprender. Yo, como patrón, no voy a aprender mucho más de navegación, pero en el caso de los dragadores, de los maquinistas, sería importante que se les exigiera un mayor porcentaje de gente del país, una mayor participación.

Creo que la segunda ronda de Ancap por la sísmica se postergó. Recién ahí tomaron en cuenta a la Prefectura y a Dinara. Siguen sin considerar a los sindicatos. El trabajo que hace la gente que traen a bordo, que

generalmente son de terceras banderas o banderas de conveniencia, perfectamente lo podemos hacer nosotros. No hay ningún problema y no es mucho más oneroso. De esa manera, habría mayor presencia uruguaya en el agua. No podemos olvidarnos de que tenemos soberanía en el mar porque hace cuarenta años que la banderita uruguaya anda por el agua con los pesqueros. No hay otra forma de hacerlo. No tenemos concepto de soberanía con respecto al agua. Hay gente laburando allí; hay gente que lleva la bandera uruguaya. Esa presencia es lo que nos ha permitido las 350 millas.

Lo mismo pasa en los puertos: los puertos son frontera. Tenemos el caso de Nueva Palmira, que es la terminal de la hidrovía, puerta de entrada y salida de la hidrovía; entran y salen paraguayos, argentinos y brasileños, operan en el espejo de agua. La disposición 148 de la Prefectura Nacional Naval obliga a que en determinados lugares lleven no prácticos, sino una especie de baqueanos. Sin embargo, no se cumple con eso. Estamos peleando hace tiempo para que se ponga gente uruguaya ahí. Eso es frontera. Además, cuando hemos ido a reclamar nos dicen que la hidrovía exige reciprocidad. Sí, claro, reciprocidad: tú me das, yo te doy. No; nos dicen que entienden la reciprocidad como que los que vienen deben recibir el mismo trato que los uruguayos. Estamos de acuerdo. Entonces, matalos a palos como me matás a mí. Siempre estamos perdiendo. No hay nada claro.

Tenemos pontones con bandera uruguaya trabajando en el río Uruguay. No hay una ley que establezca que los pontones deban ser tripulados por tripulantes especializados. Creo que el que está a cargo del pontón Fiorucci es un paracaidista retirado del Ejército; lo conozco porque tuve que trabajar allí, a su lado.

Todos esos agujeros que hay en la legislación hacen que los trabajadores del mar quedemos prendidos de un hilo y que cada vez que haya una movida tengamos que salir a golpear puertas, a pelear por algo que tendría que ser lógico. Si vienen a trabajar acá, tendrían que tener personal uruguayo. Los mismos daneses que estaban acá, los de la Rhode Nielsen, hace dos o tres años fueron a trabajar a Francia. Entraron a Francia, quedó el capitán, el primer oficial y el jefe de máquina, y los demás eran todos franceses. ¿Por qué acá no se hace eso?

Planteamos y reivindicamos esto continuamente. Todos tendríamos que estar trabajando en esto. Está bárbaro lo del Mercosur, lo apoyamos, tratamos de participar, pero en el río los argentinos y los paraguayos nos matan. Y nosotros les abrimos las puertas. Es comercio. Nosotros cambiamos soberanía por comercio. Son zonas francas donde dejan cosas y se llevan otra. "Dejan algo". Sí, es cierto. "Hay una actividad". Sí, es cierto, pero puede haber mucha mayor participación y capacitación del trabajador uruguayo. En este momento, estamos teniendo problemas de trabajo, porque no lo hay o perdemos puestos de trabajo en lugares en los que se hacen obras y, además, la gente no tiene interés en arrimarse al mar

Entonces, ¿vamos a entregar todo? ¿Vamos a terminar trabajando con terceras banderas, con banderas de conveniencia? Como intergremial entendemos que, de una vez por todas, tenemos que profundizar en leyes que queden claras. Cuando el año pasado quisimos imponer, a través de la Ley Nº 19.078 -ley de dragado-, que el 90% de la tripulación fuera uruguaya en las dragas danesas, tuvimos que ir a un Tribunal de Conciliación para ver si la aplicaban o no. Era una obra de interés nacional que, en ese momento, no era financiada por el Estado, pero había un interés nacional en la zona portuaria. Todas las cosas estaban claras, pero la obra era llevada adelante por un privado. Listo, así quedamos afuera: pusieron tripulaciones testimoniales, como diciendo: "Muchachos, no jodan más. Acá tienen: tomen $ 10 y vayan a comprar bizcochos". En eso insistimos: de una vez por todas hay que echar mano al tema, porque es mucho lo que hay por hacer.

Reitero: está bárbaro que acá no haya barcos, pero los barcos se chartean. No tenemos una ley de charteo de bandera que obligue a los barcos que vienen a trabajar bajo jurisdicción uruguaya, como son los sísmicos, que enarbole la bandera uruguaya por un período, de charteo, y que se rija por las leyes uruguayas. Entran, salen, van y vienen, y nosotros miramos desde el puerto; somos marinos de tierra. Esa es la gran preocupación que tenemos nosotros.

SEÑOR FRANCO (José Pedro).- Soy el Presidente del Sindicato Único Nacional de Trabajadores del Mar y Afines, Suntma.

Quiero complementar lo expresado por el compañero García.

Tenemos una situación en el mar. Por una serie de razones que vamos a enumerar rápidamente, el sector pesquero vive una profunda crisis que está afectando a miles de trabajadores, tanto embarcados como en tierra. Nosotros calculamos que entre 8.000 y 10.000 trabajadores están afectados, directa e indirectamente por la crisis que vive el sector pesquero. Al mismo tiempo, hay megaproyectos que demandarían -lo digo en condicional, porque todavía no se concretó, un poco por lo que decía García- mano de obra. Sin embargo, esto no se está dando. La conclusión de eso es que nosotros miramos desde el muelle cómo se hacen grandes obras sin que se tome mano de obra uruguaya calificada.

El sector pesquero vive una crisis por el tema de la prospección de hidrocarburo que ha afectado a los recursos pesqueros.

En el tema del dragado, hay cosas que la intergremial ha logrado modificar como, por ejemplo, las zonas de fondeo, donde un barco granelero o barcos mercantes -inclusive de gran envergadura- estuvieron ocupando, durante mucho tiempo, algo así como entre 170 millas marinas cuadradas y 190 millas marinas cuadradas de superficie. Hubo hasta trescientos barcos fondeados. Por acción de la intergremial marítima logramos, con la Armada y con la Prefectura, que se modificara la zona de fondeo y fue un alivio, pero durante mucho tiempo esto ha estado afectando, porque hay una contaminación sonora por el ruido de los motores de estos barcos. Por las anclas fondeadas y los vertidos -que van desde latas de pintura hasta cañería-, se conformó una zona de exclusión para los barcos pesqueros que actúan en esa zona.

El tendido del cableado de la fibra óptica también ha generado una zona de exclusión. El dragado también genera problemas, sobre todo en la zona de la regasificadora. Con este sistema se remueve lodo contaminado y en el vertido, fundamentalmente en la zona de desove de la corvina, hace que los cardúmenes se vayan. Entonces, se cambia el ciclo migratorio y el comportamiento de los recursos.

Sé que el Parlamento ya conoce lo que estamos planteando, pero queremos insistir porque entendemos que debe existir una solución legislativa. Todo lo que he expresado lleva a una situación de crisis que se une a la ya existente en la exportación hacia los mercados de Europa y África, que han achicado la demanda de los productos uruguayos, debido a la crisis general del capitalismo. Debemos tener en cuenta que nosotros somos exportadores de muy poco valor agregado en el recurso de la corvina.

Todo esto genera una gran crisis y, por lo tanto, una caída en la demanda de mano de obra. El presidente de la Comisión puede testificar que se han incorporado a la construcción decenas de trabajadores del mar. Al mismo tiempo, existen megaproyectos que demandarían mano de obra especializada. No se forma un marino en dos días.

Las dragas son extranjeras y, cuando solicitamos que se tome personal uruguayo, nos encontramos con argucias jurídicas que establecen que como se trata de contratos entre particulares, no es necesario tomar personal uruguayo. Entonces, tenemos que ir a pelear a brazo partido con tercerizadoras para lograr un puesto de trabajo a bordo.

La prospección de hidrocarburos la realizan empresas extranjeras que vinieron acá. Hemos tenido contacto, muy diplomático, con ellos, pero "el poncho no aparece". Se han realizado, por lo menos, cinco prospecciones y no hubo ni un puesto de trabajo a bordo para marinos uruguayos. Como esto es tan técnico y científico, a veces, se hace un misterio y se piensa que nosotros le tiramos piedras a los aviones, es decir, que no estamos en condiciones de asumirlo. Pero, por otro lado, pensamos que las máquinas son máquinas en cualquier parte del mundo. Por lo tanto, un maquinista es técnico en cualquier parte del mundo. Nosotros tenemos maquinistas que trabajan en barcos de última generación. Tenemos capitanes, oficiales y patrones que trabajan en el puente de barcos de cualquier envergadura y de última generación. Además, para pasar un cabo en una bita, no es necesario ser científico. También tenemos gente de cámara y hay profesionales en cocina. Sin embargo, no se ha destinado ni un puesto de trabajo a los uruguayos.

Esto no solo sucede con los puestos de trabajo en los barcos. Ya lo hemos dicho muchas veces, pero queremos reiterar que nunca nos opusimos a estos megaproyectos. Nosotros estamos empeñados en que el país debe ir hacia un cambio en la matriz energética, que se debe hacer un cambio radical.

Cuando vienen esas empresas y mantienen su bandera de origen durante un período, deben cumplir con las leyes del país, que establecen que en barcos de bandera nacional el 90% de su tripulación debe ser uruguaya. Nosotros siempre reivindicamos que en barcos de bandera nacional el ciento por ciento de la tripulación

debía ser uruguaya. Sin embargo, el Parlamento votó una ley que establecía esa exigencia para el 90% de la tripulación. Pensamos que ese 10% sería para transmisión de tecnología, etcétera, y no nos opusimos. Esta ley terminaba con el Decreto-ley Nº 15.523, de la época de la dictadura, que establecía que hasta un 50% de tripulación podía ser extranjera. En ese entonces, nosotros lo planteamos en el Parlamento y este votó una ley que establece que, aun manteniendo la bandera de origen, el 90% de la tripulación debería ser uruguaya. Como he dicho, por alguna argucia jurídica, no se está cumpliendo con ese requisito.

Entonces, hay cosas que tenemos que resolver en algunos organismos como Dinara, la Dinama o el Ministerio de Industria, Energía y Minería, pero hay soluciones que tienen que ser legislativas. Por eso estamos planteando a la Comisión que se retome y se estudie ese tema. Nosotros estamos dispuestos a colaborar en la elaboración de un proyecto de ley que ponga las cosas en su lugar y que no solamente posibilite que los trabajadores del mar podamos acceder a los puestos de trabajo, sino que signifique una experiencia beneficiosa para el país.

Hay todo un capítulo que tiene que ver con cómo se están manejando las cosas en el litoral. Hay una tendencia a la falta de regulación en materia de relaciones laborales y pensamos que eso también tiene que ser motivo de una interacción entre los sindicatos y el Parlamento a los efectos de corregir esa situación que se intenta mantener y desarrollar en los barcos de cabotaje, de tráfico y mercantes, desconociéndose al personal sindicalizado a la hora de hacer el reclutamiento.

SEÑOR AMARO.- En la marina mercante tenemos una realidad bastante adversa en lo que tiene que ver con los puestos de trabajo. No tenemos tiempo para historiar de dónde venimos y hacia dónde vamos. De todas maneras, cabe señalar que venimos de un proceso de devastación de la marina mercante: hoy en día, el 80% de los barcos de nuestra flota trabaja en cabotaje; hay remolcadores, lanchas de tráfico, un buque petrolero y algunas dragas que son de bandera extranjera.

Tenemos una enorme preocupación, porque vemos cómo los puestos de trabajo en el sector son ocupados por personal extranjero o mano de obra barata -filipinos, indonesios, malayos-, pero también tenemos una competencia desleal de parte de los retirados militares. Por ejemplo, el 80% de la tripulación que ocupa los barcos de la empresa Aquios está integrada por retirados militares. Decimos que es una competencia desleal, porque las empresas los eligen para tripular sus barcos, porque les son incondicionales, ya que como tienen el respaldo de una jubilación -que legalmente se merecen por haber prestado servicio en la Fuerza-, no negocian convenios colectivos y compiten con nosotros. Esto incide en el índice de desocupación que tenemos hoy en el sector de la marina mercante, que alcanza a trescientos setenta compañeros, mientras que en la inmensa mayoría de los barcos, hay personal no sindicalizado. Nosotros podemos entender que no se sindicalicen, porque está el derecho negativo y el positivo de la ley; habría que discutirlo; pero acá está ocurriendo que personal retirado militar va a ocupar esos puestos de trabajo.

Entonces, nos parece que tendrían que estudiarse estos casos específicamente para que aquellos que nos iniciamos como trabajadores dentro del sector marítimo, fluvial y portuario, que siempre trabajamos en la pesca y en la marina mercante y que no nos hemos ido a trabajar a otro sector industrial podamos ocupar esos puestos de trabajo. Se deben generar políticas de Estado que lleven a que los puestos de trabajo realmente sean ocupados por personal uruguayo. El Poder Legislativo debería estudiar más a fondo este tema y elaborar leyes que lleven a que no haya tanta cantidad de compañeros desembarcados en el sector.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que hay que abrir espacio a un debate nacional para que los grandes proyectos tengan un espacio previo en su discusión que logren una mayor participación nacional. En esto no estoy defendiendo un interés particular de la representación de los trabajadores organizados, sino un interés general. Cada vez que hay un gran proyecto, como el de las plantas de celulosa o la central de ciclos combinados -menciono las últimas experiencias-, no solamente existen problemas desde el punto de vista del cumplimiento laboral posterior o de la participación nacional efectiva o de la red de proveedores. Por ejemplo, Stiler, que es una de las empresas del Uruguay, casi se funde con Bosnia, porque las formas contractuales que tiene una gran transnacional con las empresas locales son tan ventajosas que de golpe la tiró para afuera y quedó tecleando. La circunstancia que se da con Calpusa en la central de ciclos combinados es igual, pero además en un proceso donde, insólitamente, el porcentaje mayoritario de la construcción lo terminan contratando empresas extranjeras que después subcontratan a empresas nacionales para hacerlo en condiciones que hacen que estas tecleen.

O sea, que este no es un problema que no solo tengan que ver con la participación nacional del trabajador y su condición, sino de carácter general.

En el período de gobierno de 2005 a 2010, se dictó un decreto que establecía la necesidad de convocar a las partes en forma previa a presentar las licitaciones, pero no prosperó. Por eso, creo que no solo alcanza con legislar, sino que hay que pensar en cómo construir espacios de participación real después de que se legisla.

Por ejemplo, la ley de zonas francas establece un margen de participación nacional en el trabajo. Ahora, el control de la participación nacional la tiene un empleado, que está en una oficina en la Dirección de Zonas Francas, que depende del Ministerio de Economía y Finanzas, que no tiene por qué tener idea del tema. Es imposible que un individuo tenga idea de todas las especialidades productivas de un país. Le llega una empresa pidiéndole el 90% de andamistas extranjeros, porque acá no encuentra, y la persona sella; no tiene forma de saber si en Uruguay hay gente que sabe hacer andamios. Luego, se generan problemas desde el punto de vista social, pero no es que esa persona sea malintencionada. La legislación existe; el tema es su aplicación.

Soy de los que cree que no todo se resuelve legislando. Uno puede construir la mejor legislación del mundo, pero nadie lo sabe si no existen mecanismos sociales y de gestión de las políticas que logren aplicarla. Habría que pensar cómo profundizar los niveles de participación social en los grandes proyectos para que garanticen que desarrollarán las fuerzas productivas nacionales, las capacidades instaladas, el saber hacer nacional.

Esto no es por xenofobia -no odiamos al extranjero-, pero si se trata de una inversión de tamaño importante, parece un fin a alcanzar que pueda quedar lo mejor de tecnología, que la red de proveedores de empresas nacionales tenga la mayor participación y que se mejore la capacidad instalada.

El segundo componente es la política pesquera, que significa un gran problema. Tengo claro que hay un déficit en la comprensión del desarrollo de políticas industriales y políticas pesqueras. Si este ámbito puede ayudar, tenemos toda la intención de participar; si es la mesa sectorial del Ministerio de Industria, Energía y Minería, también estaría bien, pero parece sensato pensar que Uruguay no puede subutilizar el recurso pesquero como hasta ahora, sino que debería utilizar la capacidad instalada

Habría que generar políticas de mayor intensidad en toda la línea del proceso productivo, de punta a punta. En todo caso, también habría que consultar al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca sobre la posibilidad de un diálogo nacional, pero parece claro que en ese tema hay un déficit general que se agrava con circunstancias coyunturales como las prospecciones que pueda tener el cardumen o la situación de la draga que genera problemas concretos a los trabajadores.

El tercer componente es la participación nacional en el trabajo, un tema que vamos a tener que incorporar a nuestra agenda, porque si no lo tratamos de manera sensata, va a surgir de manera espontánea y de la peor forma. No comparto la orientación de algunas organizaciones sociales argentinas que salen a perseguir bolivianos como si fueran los enemigos de su trabajo, pero es cierto que si un centro de trabajo se construye en su totalidad con dominicanos o bolivianos en la ilegalidad, sin posibilidades de organizarse y con mucho temor -como también pasó en algunos parques eólicos del interior de Lavalleja-, se genera una condición distinta. El problema no es el trabajador extranjero, sino la utilización del capitalismo para precarizar el trabajo y así construir de cualquier forma, en cualquier condición.

Está claro que el trabajador que viene de otro país es tan compañero como cualquiera -no es mi enemigo, no vamos en esa dirección-, pero existe un fenómeno que en un momento de mayor crecimiento de la economía no se notaba, pero hoy uno va a Maldonado y puede encontrar situaciones como las que describí.

El primer déficit que tenemos es que los mecanismos de control para las condiciones de ingreso al país son extremadamente laxos. Uno puede entrar como turista, y después encontrar trabajo y sacar la cédula. Esto se da en las condiciones más tremendas; hay experiencias de megaproyectos que empleaban trabajadores del este de Europa que venían casi en condiciones de semiesclavitud.

Aquí se da una discusión en cuanto a que en algunos casos esto está regulado. En todo caso, lo que ocurre es que falta fortaleza jurídica para aplicar la ley.

El tema central está en los mecanismos de control y fiscalización, más aun en la pesca, porque es un tema más complejo y contradictorio: no es lo mismo controlar una fábrica de la esquina que un barco.

En general, nosotros no tenemos capacidad de resolución, salvo que después prospere una norma, pero parto de la base de que no alcanza con una norma, sino que hay que generar políticas para la gestión de la industria pesquera, que es mucho más que eso. También se pueden generar mesas de diálogo de los distintos sectores que tienen que ver con el problema para encontrar soluciones.

Tengo claro que no vamos a resolver la circunstancia de la crisis europea que hace que productos que antes no entraban, hoy entren. Aquí no tenemos condiciones para resolver eso, pero hay otros asuntos que sí podríamos resolver y no deberíamos hacernos los desinteresados. La economía se apoya en su base productiva y atenderla es un elemento central; si entra a temblar, no se va a salvar por el consumo. Es más: hasta la crisis de 2002 tuvo su naturaleza productiva, aunque después se expresó en términos financieros.

Como Comisión, podemos montar tinglados. Tuvimos la posibilidad de estudiar un informe muy detallado que hicieron los compañeros acerca de la política pesquera y sus dilemas. Me parece que allí hay una base de masa crítica muy buena para atender el problema; habría que colocarlo en la discusión más general.

SEÑOR PUIG (Luis).- Varias veces los compañeros de la intergremial marítima participaron en esta Comisión y brindaron insumos para una discusión parlamentaria sobre temas de carácter fundamental.

La posición que trasmitieron los gremios sobre la ausencia de una política pesquera en el país y los errores que se cometen en ese marco clarificaron al Parlamento sobre la necesidad de cambios culturales y productivos profundos con relación a esa riqueza en el mar.

Muchas veces, se ha discutido cómo se deben integrar las tripulaciones -recuerdo lo relativa al porcentaje de trabajadores uruguayos embarcados-; esa sería una discusión bien importante, porque el sindicato dejó claro que acá no hay ninguna actitud xenófoba por parte de los trabajadores uruguayos. Además, está claro que el proceso de desregulación en los ámbitos de trabajo está regido por un aspecto principal que es la tasa de ganancia del capital. Eso es lo que se está defendiendo. No es que se le esté haciendo un favor a trabajadores que vienen de otras regiones de América o del mundo en cuanto a su inserción laboral; en realidad, se permite emplear trabajadores con mayor grado de vulnerabilidad en cuanto a su organización y a la defensa de sus derechos.

El movimiento sindical uruguayo ha planteado permanentemente que la organización de esos trabajadores y la defensa de sus derechos es fundamental como planteo de clase, y me parece que eso está fuera de toda discusión.

Los compañeros de la intergremial planteaban la situación que se daba con la participación en las dragas y la falta de integración de trabajadores uruguayos especializados. Se fundamentaron los distintos puestos de trabajo y que existía la posibilidad de que fueran ocupados por trabajadores calificados. De todas maneras, insisto: acá el problema es cómo opera el capital en torno a la defensa de tasa de ganancia en los procesos de regulación. Es ese el centro de la cuestión.

Existen normativas legales que hay que desarrollar y, al mismo tiempo, situaciones que se dan, no solo en la pesca y en la marina mercante, sino en diferentes áreas, como la construcción, que contratan trabajadores de otras partes del mundo con condiciones de trabajo muchas veces deplorables; imperan el desarraigo de su lugar de origen y de su familia y sus problemas de supervivencia, por lo que tienen muchas debilidades. Por tanto, me parece que el aporte que puedan hacer las organizaciones sindicales uruguayas es fundamental.

El planteo de los gremios tiene que ver con normativas vigentes, que muchas veces son violadas sistemáticamente por las empresas transnacionales, por los armadores y por quienes tienen a su cargo la integración de las tripulaciones y demás. Considero que el planteo es absolutamente de recibo. Me parece que hay que discutir toda la visión en cuanto a cómo encarar la política pesquera y su relación con el mar, ya que tiene que ver con aspectos que se mencionaron. Es cierto que la crisis del año 2002 no fue una crisis financiera; estalló en ese año como una crisis financiera, pero antes fue una crisis productiva, laboral y social. Por lo tanto, nos parece fundamental discutir esos aspectos.

Aquí se ha denunciado desde hace muchísimo tiempo que en situaciones alimentarias bastante más precarias que las actuales se tiraban al mar toneladas de pescado porque las piezas no tenían el tamaño requerido por la industria. Entonces, resulta necesario ahondar en una política alimentaria e industrial racional para el país. En este sentido, el aporte de los trabajadores es bienvenido, pero también implica el reclamo de que se cumpla con la ley, tarea que corresponde hacer al Parlamento.

SEÑOR PLACERES (Daniel).- He escuchado atentamente lo expresado por la delegación del Suntma, el señor presidente y el diputado preopinante.

Considero que cuando se licitan obras y trabajos de este tipo, la transferencia de conocimiento debe estar en el tapete. No se trata de la manipulación del instrumento, sino de la transferencia de conocimiento.

Es claro que la crisis no se vive solo en Sudamérica. Entonces, andan por el mundo con proyectos importantes con los cuales no solo se vende conocimiento, sino también mano de obra calificada de esos países, porque en ellos hay desempleo. Hay una especie de transferencia de empleo a distancia a fin de buscar soluciones para las situaciones de mercado complejas que tienen esos países que vienen a ofrecer este tipo de conocimiento.

Últimamente, he visto que la mayoría de los contratos -no solo en Uruguay, sino también en otros países- exigen la transferencia de conocimiento. Como bien decían los representantes del gremio, se contrata la cabeza y no la manipulación ni la mano de obra. En Uruguay hay empresas constructoras que hoy venden al mundo transferencia de conocimiento. El software es una transferencia de conocimiento. Yo he visto empresas de construcción que montan grandes oficinas que generan muchísimo desarrollo al vender conocimiento a otros países. No van trabajadores uruguayos a desempeñarse en otros lugares; tal vez vayan dos o tres ingenieros a explicar cómo se debe ejecutar esa situación de trabajo.

Sin duda, en algún momento tendremos que hacer alguna pausa, porque estamos recibiendo muchísimas demandas y resulta necesario analizar qué temas debemos abordar a fin de lograr resultados concretos, y este es uno de ellos. Se debe aplicar una normativa legal que determine que en este tipo de trabajo -como bien dijeron los trabajadores del gremio- el 90% de la tripulación sea uruguaya. Si ya se votó una ley en ese, sentido hay que lograr que se aplique.

Uruguay no solo tiene mano de obra común, sino que ha crecido en conocimiento de ingeniería y en mano de obra calificada y tiene capacidad para desarrollar una copia de estas cosas en el país. Uno aspira a que cuando no se tenga el conocimiento, se pueda comprar y aplicar aquí.

Es claro que a raíz de este planteo deberemos analizar cómo atacar este tema, que es muy importante no solo para el gremio, sino para la visión de país. A veces, se habla del sistema de dragas, pero si se analiza la conexión de la Hidrovía, se concluye que deberíamos tener un mecanismo por el que las dragas fueran nacionales; esa es la realidad. Considero que desde el Poder Legislativo podemos comprometernos a buscar instrumentos para empezar a aplicar esta normativa; podemos concretar una reunión con quien corresponda e ir canalizando el trabajo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nosotros vamos a dar continuidad a este tema. Convocaremos al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, a la Dinara y haremos gestiones frente a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social para analizar los mecanismos de control de aplicación de la legislación. A la vez, analizaremos si es necesario modificarla para evitar las argucias jurídicas que mencionaban los compañeros.

Les agradecemos la visita y nos mantendremos en contacto.

(Se retira de sala la delegación del Suntma) (Ocupa la Presidencia el señor representante Fernando Amado)

(Ingresa a Sala una delegación del Sindicato Policial de Maldonado)

——La Comisión de Legislación del Trabajo tiene el gusto de recibir a una delegación del Sindicato Policial de Maldonado (Sipolma), integrada por los señores Julio Pereira, Raúl Pereira y Daniel Almeida.

El pasado 28 de abril enviaron una nota solicitando ser recibidos por esta Comisión, a los efectos de exponer sobre los incumplimientos del Ministerio del Interior en materia laboral y pedir la modificación de la normativa vigente.

Con mucho gusto, les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR PEREIRA (Julio).- Soy el secretario de la Asociación de Funcionarios Policiales de Maldonado.

Agradecemos esta instancia para poder plantear las reivindicaciones mencionadas en la nota, que hace tiempo venimos llevando adelante ante el Ministerio del Interior, pero no hemos tenido eco.

Voy a iniciar mi exposición refiriéndome al servicio de contratación de funcionarios policiales eventuales, que últimamente está de moda.

Este servicio está comprendido en el artículo 193 de la Ley Nº 12.376, del año 1957. En aquel entonces, la realidad era otra. Hoy estamos en el 2015, y la sociedad ha evolucionado. Por tanto, consideramos que a la fecha se está haciendo un abuso de este servicio.

Se trata de contrataciones por un año, y la mayoría es a través del Banco República. Después que esta ley fue modificada, las Intendencias departamentales también pudieron acceder a este servicio.

En los últimos meses, los policías eventuales afiliados, nos están haciendo llegar sus planteos, vinculados con la presupuestación y con la desigualdad que se genera en la Institución. En Maldonado están ingresando policías presupuestados y eventuales. Por ejemplo, un grupo de eventuales ingresa ahora, y el próximo mes ingresa otro, pero presupuestado. En definitiva, no se está cumpliendo con esta normativa.

Con respecto a esta forma de contratación en Montevideo, existe un informe de la Auditoría Interna de la Nación de 2013, en el que se especifica lo que estamos diciendo. Las conclusiones que arrojó este informe siguen igual: en el 2015 no se cumple con la normativa y no se registran cambios de acuerdo con las recomendaciones de la Auditoría realizadas en el 2013, pero que correspondía a una evaluación de 2011.

De acuerdo con esta ley, a los policías contratados como eventuales, el Banco República les tiene que pagar el uniforme, el sueldo, etcétera. Además, para prestar servicio en el Banco República tienen que ser policías eventuales. A esos policías eventuales se les hace una evaluación para renovar automáticamente el contrato -o no-, hasta un máximo de cinco años.

Pero la idea principal de esta Ley de 1957 era la contratación rápida de policías, debido a la inseguridad que se vivía en ese momento. Pero hoy existe el servicio 222 y otras alternativas. Consideramos que este servicio no puede seguir adelante, ya que estos policías no pueden ser evaluados porque son trasladados a las comisarías. Esto surge del informe de la Auditoría Interna de la Nación.

Estos funcionarios son contratados para prestar servicios en el Banco República pero terminan en una comisaría. Por tanto, no se los puede evaluar, porque de acuerdo con la ley, dicha evaluación debería hacerse en el Banco República. En definitiva, no se está cumpliendo con la normativa, porque el funcionario está prestando servicios en una comisaría, anda en un móvil, como primer línea de acción, combatiendo la delincuencia, para lo cual no fue contratado. Tampoco se le da la posibilidad de presupuestarlo cuando se generan vacantes. En ese caso, existe una desigualdad e injusticia, porque algunos ingresan presupuestados y otros como eventuales. Tenemos el caso de una compañera, que lleva cuatro años como eventual. Durante ese tiempo, se han presupuestado una cantidad de policías en Maldonado. Cabe aclarar también, que a los dos años, si es presupuestado puede hacer el curso para ascender al grado inmediato superior. Pero si es eventual no puede, porque no genera antigüedad ni antecedentes para ascender administrativamente.

Entonces, se están dando estas desigualdades con este tipo de contrato, que ya no tienen razón de existir. Creemos que esta ley debería ser derogada y buscar los mecanismos acordes a la sociedad que estamos viviendo hoy en día.

No hay una oficina que haga un seguimiento. No puede ser que tengamos policías eventuales con cuatro años en el cargo y otros con apenas treinta días, que son presupuestados. Corre el amiguismo. Cuando hay un cargo para presupuestar, se elige al que tiene mejor relación con algún alto jerarca. Estos informes que arroja la Auditoría Interna de la Nación de 2013 para la Jefatura de Policía de Montevideo muestran lo que está pasando en Maldonado. Y es más grave todavía, porque un grupo ingresa eventual y al próximo período ingresa otro presupuestado.

Sabemos que en Montevideo ha aumentado el número de eventuales, porque la Intendencia de Montevideo está llevando adelante este sistema de contratación. Esto es del año 1957. En 1963 surgió el servicio 222, como quien dice, para derogar todo esto. Después de varios años de lucha logramos blanquear el servicio 222 y que empezara a aportar a la Caja Policial. Fue una lucha de unos cuantos años a nivel sindical. Esto implica retroceder con este servicio de contrataciones y generar perjuicio a los compañeros que están ingresando por esta figura.

Muchas gracias.

SEÑOR PEREIRA (Raúl).- Soy el Presidente del Sindicato Policial de Maldonado.

Quiero aclarar que si bien hoy estamos acá en representación de nuestro sindicato y por una cuestión puntual que sucede en nuestra jefatura, nos acompaña el Secretario General de la Unión de Sindicatos Policiales. Cabe destacar que el pasado 12 de febrero se constituyó la Federación Nacional de Sindicatos Policiales en el PIT- CNT y que el Sindicato de Maldonado es parte integrante de dicha Federación.

Otra cuestión que queremos plantear es la relativa a la "hora ciudad", generalmente, conocida como "verano azul". Se trata de las horas extra que hace el policía en la temporada estival en Maldonado.

También en este caso se está faltando a las normas. La "hora ciudad" o "verano azul" surgió en la década del noventa para que más policías estuvieran abocados a la seguridad en el departamento de Maldonado, principalmente en Punta del Este y la zona balnearia. Hace ya veinte años que se trabaja de esta manera. Por eso, entendemos que es hora de que se legisle en ese sentido, dado que se viene arrastrando una gran problemática. El pago de la "hora ciudad" se cubre con dineros de la Intendencia de Maldonado y del Ministerio de Turismo y Deporte. En la temporada pasada, además, se sumó el Sudamericano sub 20, que utilizó como una de las sedes el Campus de Maldonado.

El funcionario policial tiene su salario por el cual, obviamente, aporta a la Caja Policial, el servicio 222, por el cual ahora también aporta, y la "hora ciudad", por la cual no se aporta. Los compañeros cobran su salario, el servicio 222 y, aparte, las horas extra de "hora ciudad". A todo ese monto se le computa el IRPF. Como se paga con atraso y no se sabe bien cuándo llegan las partidas, cuando se hace el cálculo del IRPF se le cobra todo en un mismo mes. Entonces, obviamente, en los meses de enero y febrero, por la gran cantidad de horas extra que el funcionario hace, más el servicio 222 y el salario, paga un IRPF muy alto, por encima del mínimo. Hablamos de descuentos bastante considerables para un funcionario policial. Hay compañeros que tienen descuentos de $ 8.000, $ 10.000, $ 12.000 y hasta $ 15.000 por IRPF, que es prácticamente el sueldo de un funcionario.

El Sindicato Policial entiende que ya es tiempo de que se legisle sobre este tema porque, como decía, la "hora ciudad" surgió en la década del noventa, por un tiempo, pero ha continuado. Y las temporadas van a seguir, Punta del Este seguirá siendo el mejor balneario de Sudamérica o de la zona y el servicio policial deberá permanecer. Por eso pedimos que se legisle sobre el tema.

Les hicimos llegar dos propuestas. Una de ellas es que se legisle sobre la "hora ciudad" puntualmente, especificando cuándo debe comenzar y terminar y que, por supuesto, se haga el aporte a la Caja Policial por ese servicio. La otra propuesta sobre este tema es que si no se puede legislar o reglamentar con respecto a la "hora ciudad" propiamente dicha, se utilice el servicio 222, porque ya está reglamentado y aporta a la Caja. La "hora ciudad" tiene un valor más alto. La Ley de Presupuesto nos limitó el servicio 222 y su valor. Lo que pedimos es que durante el período de verano, en Maldonado, se pueda subir el valor del 222.

SEÑOR ALMEIDA.- Me voy a referir más específicamente al problema que tienen los compañeros de Maldonado con Identificación Civil.

Varias veces hemos ido con el Ministerio del Interior al Ministerio de Trabajo y Seguridad, donde tenemos una tripartita, y hemos planteado esta situación. Me refiero a que en Maldonado hay diecisiete compañeros que trabajan en Identificación Civil. De ellos, solo diez van a trabajar; el resto ha dado parte de enfermo. Cuatro de esos compañeros están con parte de enfermo desde hace cuatro años. El Ministerio no ha tomado ninguna medida al respecto. Si un policía tiene parte de enfermo desde hace cuatro años y no va a trabajar, creo que deberíamos buscar alguna medida o poner a otro policía en su lugar. Planteamos el tema en varias oportunidades y llegamos a una solución. El Ministerio dice que no tiene gente, que no puede mandar tres o cuatro policías más, pero capaz que se podría cambiar algún horario que sería en dos horas. Explico por qué digo esto. Los policías que están en Identificación Civil están sobrecargados, haciendo varias horas más de las que deberían. Si entran a la hora 11 y tienen que salir a las 16, se van a las 18 y 30. Como el Ministerio aduce que no tiene gente y que no puede arreglar el problema, la propuesta que llevamos al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social era muy sencilla. El último horario en que se da número en Identificación Civil en Maldonado es 17 y 45. Si el policía se tiene que ir a las 18 y a las 17 y 45 entran treinta o cuarenta personas a sacarse la cédula, obviamente, en quince minutos no podrán atender a todos. Entonces, era sencillo: cambiar el horario para la hora 16 y 45. Así, tendrían una hora y media para hacer el trámite. Sencillamente, las autoridades del Ministerio del Interior nos contestaron que iban a ver si podían hacerlo. Creo que nos están tomando el pelo. Hace varias reuniones que venimos con el mismo tema y, si el Ministerio del Interior no puede correr un horario en dos horas, no sé qué es lo que puede hacer. Estamos sobrecargando a siete u ocho compañeros que están dando parte de enfermo, porque se supone que tenemos que trabajar 48 horas semanales. Las sobrepasamos y no nos pagan esas horas extra. El Ministerio del Interior no pagó esas horas y no lo va a hacer nunca.

Por esa razón, traemos el tema a este ámbito, para ver si podemos solucionar este problema que es muy sencillo: cambiar un horario y no sobrecargar al resto de los compañeros. No hemos podido resolver el tema en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Hay veces que el Ministerio del Interior aduce que no puede presentarse ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social; otras veces, aduce problemas internos dentro del sindicato, que no tiene nada que ver con el Ministerio del Interior, porque hay cosas en las que dicha Cartera no debería intervenir, pero igual lo hace.

Traemos esta problemática para ver si nos pueden dar una mano para sacar adelante este tema.

SEÑOR PEREIRA (Julio).- Hemos declarado el conflicto en la oficina de la Dirección Nacional de Identificación Civil de Maldonado, porque en varias instancias, desde la oficina de la Dirección Nacional de Trabajo de Maldonado, se convocó al Ministerio del Interior por la gravedad de la situación que se está dando en nuestra oficina, pero en tres oportunidades el Ministerio del Interior nos dejó esperando. No concurrió a negociar este tema aduciendo que ellos no se trasladan al interior a negociar con los sindicatos. Nosotros planteamos que se habla mucho de descentralización, pero que se imaginaran si un sindicato en Artigas tuviera que venir todas las semanas a negociar a la Dinatra. ¡Se fundiría! Económicamente, es imposible lograrlo. Si hay tanta gente capacitada para negociar, que vayan a la Oficina Nacional de Trabajo del interior y negocien con los sindicatos. Esto también lo trasladamos a los plenarios intersindicales, porque ellos también plantean la necesidad de negociar en el interior y no tener que venir todas las semanas a Montevideo

Como no tuvimos eco, lo trasladamos a la Federación y tuvimos esa instancia, que tampoco tuvo resultado, porque planteamos hasta las posibles soluciones pero tampoco accedieron.

Como consecuencia, y para generar este conflicto, se instala en San Carlos, a trece minutos de Maldonado, el nuevo sistema de cédula, lo cual genera más agilidad. Ahora la gente se traslada de Maldonado a San Carlos, porque si se te vence la cédula en Maldonado hoy, ¿por qué la vas a sacar con el sistema viejo? Hacés un par de kilómetros y accedés al sistema nuevo. Entonces, ahora en lugar de haber implementado simultáneamente San Carlos y Maldonado -donde, precisamente, teníamos un problema y era de público conocimiento-, a días del conflicto se lleva adelante el lanzamiento del nuevo sistema de cédula.

Ahora, tenemos otro problema. La gente se traslada a San Carlos donde son pocos los funcionarios. Si hace cuatro años que un trabajador no va a trabajar, ¿no se le inicia un procedimiento administrativo para ver si se lo declara incapaz? No, se recarga a las pocas compañeras que están trabajando allí, que son siete y tienen que hacer de todo. Además, se incluye un horario que no estaba a nivel nacional: la hora 17 y 45 para atender a más personas. Empezaron siendo atendidas siete personas en ese horario, y ya se atiende a once. Por lo

tanto, las compañeras se van fuera del horario. Ellas tienen su vida arreglada, con niños que están en la guardería o se los cuidan y no llegan a tiempo, porque las obligan a quedarse más horas de las establecidas, y no saben a qué hora llegarán a su casa. Además, no les pagan esas horas extra. A cualquier trabajador, se las pagan, pero a ellas no: les dan la orden de servicio, que indica que se tienen que quedar y lo tienen que hacer; ello se debe a problemas en el Ministerio del Interior, que no resuelve que le faltan diez trabajadores y tiene cuatro que hace más de cuatro años que no van a trabajar.

Se plantea la alternativa de sacar la hora 17 y 45, ya que no tienen gente o de adelantarla a la hora 16, para ver si las compañeras llegan en horario y se van en horario, pero el Ministerio del Interior no quiere hacer nada. Vemos que no hay voluntad para resolver esto por parte del Ministerio del Interior

Venimos a Montevideo a negociar. No nos llevamos nada. Nos hacen venir y nos leen un informe interno que hizo el Director Nacional de Identificación Civil. Como sindicato, escuchamos un informe interno en el que el Director Nacional de Identificación Civil dice al Ministerio del Interior que es verdad que hay funcionarios que hace más de tres años que no van a trabajar, que faltan diez funcionarios, que solo hay siete, pero no nos dan soluciones a la problemática, y las compañeras que hoy están trabajando ahí, que son siete, mañana se puede enfermar alguna más y quedarán tres o cuatro.

Se pidió que la Jefatura de Policía de Maldonado enviara en comisión funcionarios administrativos que apoyaran la tarea hasta que se generara la Ley de Presupuesto y se contratara más policías para la Dirección Nacional de Identificación Civil. Tampoco accedieron. Vemos que en este tema el Ministerio del Interior no quiere dar una respuesta.

El otro tema que queríamos plantear, también como funcionarios policiales, es la Ley Nº 19.313, relativa a la nocturnidad, que estaba en su período de vacancia, pero empezará a regir a partir del 1º de julio. En las horas nocturnas es cuando más arriesga la vida el policía, por la cantidad de delitos que se dan en esos horarios. Esto nos preocupa y queríamos ver si existe la posibilidad de buscar que se contemple a los funcionarios policiales en ese 20% por servicio de nocturnidad, que no son todos. Sería el tercer turno de las Comisarías, que son quienes andan en los móviles patrulleros, los que dan respuesta, los que están en la primera línea de combate a la delincuencia, arriesgando su vida en horas nocturnas. Hoy la Policía de todo el país, no solo de Maldonado, está preocupada, desalentada por esta ley, que los deja nuevamente afuera. Habla de todos, menos de los policías. Entonces, hay un ambiente muy malo en la interna policial porque, nuevamente con una ley que podría dar respuesta a los trabajadores policiales, se los deja afuera. El Ministerio del Interior también mira para el costado, porque dice que es un tema presupuestal -sabemos que lo es-, pero tendría que plantearlo al señor Ministro de Economía y Finanzas para encontrar una solución, porque no serían muchos los policías involucrados, sino solo los que están en el tercer turno en todo el país. Tampoco hemos tenido respuesta sobre este planteo, pero esperamos que se estudie, igual que la compensación a los choferes.

Hay una compensación que el Ministerio del Interior paga a los choferes del señor Ministro de más de mil pesos por mes. Está contemplado que se les pague más de setecientos pesos a los choferes de las Jefaturas de Policía y más a quienes están en zonas turísticas. El Ministerio del Interior dice que lo va a pagar, pero no envía el dinero. Entonces, los Jefes de Policía nos dicen que está la normativa que tienen que pagar a los choferes una compensación, pero si el Ministerio del Interior no envía el dinero, ellos no lo pueden pagar. Entonces, ahí hay una laguna que debería resolverse.

SEÑOR PUIG.- Quiero saludar a la delegación de trabajadores.

El sindicato de policías de Maldonado participó en la sesión del día 2 de julio de 2014. Allí se hicieron varios planteos, que queremos chequear para ver cómo ha evolucionado la situación.

En primer lugar, reivindicaban un aspecto que para nosotros es importante para todas las ramas de actividad: tener un delegado en salud ocupacional. Nos parece que ese es un aspecto fundamental. Esto no quiere decir que no se reconozca la importancia de los ámbitos tripartitos de poder negociar y discutir con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, con la Inspección General del Trabajo las problemáticas que sucedan pero, de alguna manera, para nosotros es fundamental la existencia de un delegado de salud ocupacional en todas las áreas de actividad.

Al mismo tiempo, queremos saber cómo evolucionó la situación en torno al tema de la ropa de abrigo y de lluvia que estaban solicitando en aquel momento.

También nos gustaría conocer el estado general de la negociación, porque nosotros después recibimos al Ministerio del Interior y nos dijeron que luego de esas tres comparecencias a las cuales se refería el sindicato el 2 de julio de 2014, el Ministerio del Interior no fue convocado. Para nosotros, el tema de la negociación colectiva es fundamental, sobre todo en un área en la cual -me parece que ese es uno de los avances que hay que constatar- la sindicalización de los trabajadores policiales es un aspecto importante, relevante, que cambia la situación de los trabajadores que desarrollan su actividad como policías. Nos parece fundamental el hecho de que puedan sindicalizarse -que es un derecho de todo trabajador- y puedan tener una negociación colectiva, en la cual si bien no existe la obligación de acordar, la posibilidad de negociar y de discutir las condiciones de trabajo es muy importante. Quisiéramos una puesta al día de esa situación con el Ministerio del Interior.

Asimismo, nos gustaría saber qué pasó con el recambio de armas que estaba planteado en aquel momento. Acá fundamentan que, como el Polígono de Tiro no estaba en actividad porque se estaba reparando, no se entregaban las nuevas armas. Eso es importante saberlo.

Queremos conocer qué sucedió con toda esa situación. Está claro que las condiciones de organización de cualquier sindicato -también del sindicato policial- es potestad de los propios trabajadores. Ahí el Gobierno, el Poder Ejecutivo no puede plantearse ningún tipo de reparos por la situación interna de los sindicatos; la tienen que resolver los trabajadores.

Por último, en cuanto a la ley de nocturnidad, queremos decir que fue concebida para abarcar al conjunto de los trabajadores. Es cierto que hay situaciones de leyes especiales y demás, pero en la medida de que esas leyes especiales no contemplen lo que está explicitado en la ley o que sea menor a lo que está explicitado, hay que equiparar con la ley. La ley de nocturnidad no fue pensada para excluir a ningún trabajador. Es más, desde nuestro punto de vista, la ley de trabajo nocturno que votamos en el período pasado debería haber abarcado más; se debería pagar nocturnidad por tareas realizadas entre las 22 horas y las 6 horas. Como no se lograron los consensos necesarios para lograr esas condiciones, se aprobó que debía realizarse la tarea, como mínimo, durante cinco horas. En aquel momento dijimos -ahora lo reiteramos-, que para nosotros la ley de nocturnidad debe modificarse y establecerse que abarca a las tareas realizadas entre las 22 horas y 6 horas. Por supuesto, hay que analizar las leyes especiales, que también están planteado en la ley de nocturnidad. Reitero que el objetivo no era dejar a ningún sector de la actividad afuera.

En resumen, quisiera que me informaran acerca de las condiciones de negociación -inherentes a todo sindicato-; si se resolvió la situación del delegado en salud ocupacional -para nosotros eso es básico-; si está funcionando la negociación tripartita, con la participación del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social; cuál es la visión que ustedes tienen en cuanto a la infraestructura -el Ministerio nos dijo que durante el quinquenio pasado hubo un importante incremento de obras en Maldonado-; y también si pueden analizar de qué manera se podrían mejorar situaciones que impliquen precarización en el trabajo.

SEÑOR EZQUERRA (Aparicio).- Damos la bienvenida a la delegación que nos visita.

Sin duda, muchos de los planteos que nos hicieron son importantes. De acuerdo con la manera en que viene trabajando la Comisión, probablemente, nos reunamos con el Ministerio para informarnos acerca de la situación para ver cómo mejorarla.

Quería aprovechar esta oportunidad para consultar a la delegación acerca de algunos planteos que me han hecho otros policías. Ellos me dijeron que cuando cumplen servicios en entes públicos, muchas veces les acumulan los pagos de tres o cuatro meses y esto lleva a que sobrepasen la franja. Ellos me solicitaron que planteara la posibilidad de realizar los pagos mes a mes.

También me dijeron que en los destacamentos rurales les cobraban un ficto por luz y alojamiento para el cálculo del IRPF. Esto también provoca que se pasen de la franja. Entonces, los policías no quieren ir al interior porque significa una pérdida de dinero, más allá del sacrificio que implica el separarse de la familia para ir a trabajar a un lugar alejado.

Quisiera que me informaran acerca de estas situaciones porque estoy trabajando en ello.

SEÑOR PEREIRA (Julio).- En Maldonado no se concretó la existencia del delegado de salud ocupacional; el Ministerio lo plantea, pero a nivel nacional. Uruguay tiene 19 departamentos y nosotros insistimos en que es imposible cubrir una problemática tan grande, de un Ministerio como el del Interior, con uno o dos responsables en todo el país. Como Asociación de Funcionarios Policiales tenemos afiliados -para incluir a todos en los convenios con distintas empresas y no dejar a nadie afuera- a funcionarios de Bomberos, Caminera, Identificación Civil y Migraciones, es decir, a todos los funcionarios que prestan servicios en Maldonado, sin exclusiones. El sindicato resolvió internamente que no se podía incluir solamente a los funcionarios de la Jefatura de Policía de Maldonado. Por lo tanto, abarca a funcionarios de distintas Direcciones. El delegado de salud ocupacional nos permitiría llevar adelante un seguimiento cabal de la situación en cada lugar para dar respuestas, pero el Ministerio no lo ha concretado. Hasta el momento no hemos tenido ninguna respuesta por parte del Ministerio.

Asimismo, continuamos teniendo problemas con la ropa. Tenemos policías de tránsito sin el equipamiento adecuado; mientras vemos a los funcionarios municipales de tránsito con buenas camperas, reflectivas y bien abrigadas, nuestros policías continúan teniendo problemas, inclusive, violando la normativa de tránsito existente. Se viene el invierno y no hemos tenido solución. Nuevamente tenemos policías con zapatitos y pantalones finos en moto. Los que fuimos motonetistas sabemos lo que es estar bajo la lluvia, soportando las inclemencias del tiempo a las dos o tres de la mañana; llega un momento en el que no se sabe si se tienen las rodillas.

En cuanto a la situación plantada con el armamento, en parte, hemos tenido respuesta. Cuando vinimos acá, el informe del Ministerio decía que el polígono de tiro estaba pronto, pero nosotros pudimos constatar que no era así, pero se reparó. Se continúa con el recambio de armamento, pero aun continúa faltando. Todavía hay funcionarios que tienen revólver y no pistola. Pero eso se debe a una cuestión administrativa interna porque los encargados de las comisarías no convocan a los policías para realizar la reinstrucción o el curso que les permita recibir el nuevo armamento. Es decir que se viene cumpliendo con lo establecido en cuanto al armamento; lo que no se ha resuelto es por problemas en las dependencias. Hemos hablado con el encargado de armamento -que es afiliado nuestro-, y nos ha dicho que es imposible entregar un arma nueva si el funcionario no realiza el curso o la reinstrucción.

Nosotros entendemos que la ley de nocturnidad no nos deja afuera, pero el Ministerio no quiere contemplarla; se trata de dinero. Inclusive, Loustaunau manifestó que los policías no estaban contemplados en esta ley. Estamos esperando a ver qué sucede a partir del 1º de julio para considerar si hacemos algún reclamo. Si estamos dentro de la ley, buscaremos los mecanismos para que se nos contemple, ya que nuestro Ministerio nos quiere dejar afuera.

SEÑOR PEREIRA (Raúl).- En las negociaciones, la administración anterior -aunque continúa el mismo ministro- fue contraria a escuchar y recibir propuestas de los sindicatos policiales. Desde 2010 hasta la finalización de ese período ha habido un cambio: el Ministerio del Interior muchas veces ha rechazado las propuestas de nuestro sindicato y se ha negado a escucharnos y a ver la realidad desde el punto de vista de los trabajadores.

A pesar de que el Sindicato Policial de Maldonado fue el primero en constituirse con una estructura departamental y de que en la Jefatura contamos con casi el 50% de los trabajadores afiliados, cuando se convoca a la Dinatra, mandan una persona en representación del Ministerio que no tiene ningún poder de resolución. Es más: en varias oportunidades, previamente a ingresar a la oficina de la Dinatra, los delegados que envían -con quienes tenemos buena relación- ya nos advierten que no podrán resolver nada, que no tienen mandato, que lo están estudiando. Así es como nos viene tratando esta administración de Bonomi desde 2010.

Desde Maldonado los hemos convocado por varias cuestiones, entre ellas, identificación civil, que es un tema grave. En tres oportunidades dijeron que no iban porque ellos no negociaban en el interior del país. Entonces, los sindicatos del interior tenemos que gastar dinero y horas para venir a Montevideo, a la Dinatra, a escuchar a una persona que no tiene ningún poder resolutivo. El Ministerio del Interior nos toma el pelo. Esa es la

relación que tenemos desde 2010 hasta hoy los sindicatos policiales con la administración Bonomi: no soluciona nada ni reconoce nada a los sindicatos policiales.

En cuanto al tema puntual del polígono de tiro de Maldonado, hoy está activo, se está trabajando y se están entregando pistolas. Respecto a la pregunta que se hizo, lo que se ha solucionado es lo que refiere al recambio de armamento, pero gracias al continuo reclamo del sindicato. Maldonado ya no es una ciudad del interior; tanto la propia ciudad como sus alrededores y la zona balnearia constituyen un área metropolitana, más aún en verano. Sin embargo, tenemos 1.200 policías, de los cuales 600 o 700 son operativos reales, policías de calle, que están en la primera línea de fuego; el resto no cuenta. Esa es la realidad. Y el Ministerio del Interior no nos da ninguna solución a ninguno de nuestros pedidos.

El 25 de marzo pasado, aprovechamos la instancia del Consejo de Ministros, y el ministro del Interior nos recibió; en cinco años, fue la primera vez que vimos en persona al ministro Bonomi. En esa ocasión se le entregaron en mano todas las propuestas que hemos venido a plantear aquí, más otro punto importante, como es el relativo al acceso a la vivienda para el funcionario policial en la ciudad de Maldonado. La población de la ciudad y la del departamento ha crecido mucho: la de la ciudad es de aproximadamente 60.000 personas, mientras que la del departamento supera los 160.000 habitantes; la mayoría de los funcionarios policiales de Maldonado -al igual que sucede en todos los demás ámbitos- no somos nativos de ahí, sino que provenimos de otros departamentos del interior y necesitamos alquilar una vivienda. Y cabe señalar que para nosotros la reunión con el ministro fue bastante productiva -fue una de las únicas veces que salimos contentos de una reunión con el Ministerio-, porque nuestros planteos fueron bien recibidos.

SEÑOR ALMEIDA (Daniel).- Me voy a referir a la salud ocupacional, con respecto a la cual no hemos tenido respuesta. Para hacerlo, me retrotraeré en el tiempo, porque hoy no tenemos un delegado de salud ocupacional.

Hace poco se hizo un congreso de sindicatos policiales que debió contar con el aval del PIT- CNT para tener ciertas prioridades -parece que el PIT tiene el sello del LATU y es la manera en que funciona-, por lo cual se hizo como esa institución quiso. El PIT- CNT llamó a todos los sindicatos policiales y en ese momento se hizo el congreso. La administración anterior de la USIP (Unión de Sindicatos Policiales) era más bien afín al Ministerio del Interior, pero en el congreso su lista perdió representatividad, y ahí empezó el siguiente periplo. Por ejemplo, el Ministerio da horas sindicales a todos los sindicatos pertenecientes a USIP, pero a partir del congreso, fueron asignadas a un solo sindicato. La mayoría de las horas sindicales las tienen los de la lista que perdió en ese congreso, entonces nosotros, como Unión de Sindicatos Policiales, hoy en día no podemos designar a un delegado para que se ocupe. Y para cubrir la representación de los diecinueve departamentos, debemos tener un par de delegados en dos o tres regiones, como habíamos propuesto, para atender la salud ocupacional. Sin embargo, no funciona, simplemente porque hoy el Ministerio del Interior se arroga el derecho de asignar las horas sindicales a un sindicato y no a la USIP.

Más allá de que vayamos a una tripartita en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y de las muchas palabras bonitas que se dicen -"Te recibimos y con nosotros arreglás lo que quieras"-, no hemos logrado correr un horario dos horas. Si no hemos logrado que el Ministerio del Interior diga: "Vamos a retrasar este horario para Maldonado", estamos en el horno; no hemos podido lograr nada. Es un Ministerio muy arrogante. Cuando vamos al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, la gente de ahí nos mira como diciendo: "No sé qué vienen a hacer", porque hace tres meses que vamos y no hemos podido correr un horario dos horas, que sería algo muy sencillo, simplemente por un capricho del Ministerio del Interior. ¿Porque perdieron? ¡Bueno! ¡Estas son las reglas de la vida: unos pierden, otros ganan! Hoy nos toca a nosotros, mañana le tocará a otro, y nos tenemos que aguantar y respetar a los demás. Y no pasa eso, no nos respetan de ninguna manera.

Como dice el compañero, vamos a una negociación y nos toman el pelo, mandan un informe que es para reírse; al final uno se va muy mal de ahí. Termina la negociación y ellos se van contentos y nosotros con las manos vacías.

Lo que motiva la instancia de hoy es que nos gustaría tener una respuesta, así sea que el tema no tiene solución; no nos interesan los problemas que vengan después.

La Orden 12/11 establece que cuando al funcionario policial se lo sanciona -cualquiera sea la falta-, por ejemplo con tres días de multa, no se le pagan esos días pero igual tiene que ir a trabajar. A lo que voy es a lo siguiente: a una persona le descuentan tres días de su sueldo e igual tiene que trabajarlos por una orden que dispuso el actual ministro Bonomi en 2011. Esto preocupa a todos los policías. Estamos de acuerdo con el sistema sancionatorio -en cualquier trabajo se comete una falta y hay que pagar con algo-, pero no es posible que a un trabajador se lo sancione y se lo obligue a ir a trabajar, se debe ir para su casa. Creo que acá nadie trabaja gratis. Eso solo pasa en el Ministerio del Interior. En una de las tantas negociaciones que tuvimos planteamos esto y nos dijeron que no lo aceptaban porque para revocar una Orden tenían que hacer un decreto. Me parece raro que si una persona da una orden, con otra orden no la pueda dejar sin efecto. Es tan sencillo como eso.

El hecho es que no se puede negociar con este Ministerio porque es totalmente tosco, caprichoso y no quiere entender. Así vamos a trabajar todos los días.

SEÑOR PUIG (Luis).- Reitero que la manera de regular el sindicato es potestad de los trabajadores; me refiero a las negociaciones colectivas. El tema de las horas sindicales y demás también es potestad del sindicato y nadie puede interferir en eso. Ese es un aspecto.

Considero que el tema del delegado de salud ocupacional es básico y creo que hay mucho por avanzar en todo el proceso de las condiciones de trabajo de los policías. Pero también quiero ser muy claro porque debemos hablar con franqueza y ser honestos en los planteamientos: tengo la plena convicción de que en las dos últimas administraciones -en la que ustedes llamaron administración Bonomi también- se inició un proceso de dignificación del trabajo policial. Hay que comparar la situación de los policías en 2004 con la que tienen hoy. Debemos partir de la base de reconocer un cambio profundo en las condiciones de trabajo, en el propio proceso de sindicalización, con todas las carencias que ustedes señalaban en materia de negociación colectiva, que hay que mejorar y corregir.

No estoy de acuerdo con el esquema sancionatorio que se plantea, con el hecho de que el trabajador suspendido tenga que ir a trabajar, pero menos estoy de acuerdo con la práctica del arresto, concretamente, la pérdida de la libertad, que operó durante muchísimo tiempo en este país.

Desde mi punto de vista -no pretendo que estén de acuerdo con mi posición-, si no partimos de la base de que ha habido un proceso de cambio profundo y de que hay intereses y resistencias muy fuertes -intereses que resisten a la reestructura a nivel policial y resistencias a los cambios por parte del Círculo Policial, etcétera-, creo que no estamos entendiendo el proceso que está a favor de la Policía y de la sociedad.

Permanentemente reitero la necesidad de profundizar los derechos de los trabajadores -en este caso también porque los policías son trabajadores- y no puedo dejar de reconocer que, en realidad, esto se da en el marco de cambios importantes a nivel del organigrama policial, de la fuerza policial, de cómo se la ubica en la sociedad. Ha habido un cambio muy favorable en estos años a pesar de que faltan muchísimas cosas; analizamos lo mucho que falta, pero no vemos esto. Creo que se ha logrado mucho en este período.

SEÑOR ALGORTA BRIT (Felipe José).- En el caso del sindicato policial, evidentemente ya ha sido algo importante el hecho de que se haya creado, pero a los efectos prácticos, ¿ustedes sienten que desde su función han tenido algún tipo de discriminación, ya sea del comando o del propio Ministerio, por el hecho de ser representantes de los trabajadores policiales?

Con relación a la salud ocupacional -lo decía el señor diputado Luis Puig-, hace un año que estuvieron por aquí y, sin embargo, ese tema no se ha resuelto. Cada vez que pasan en las noticias algún tema desgraciado que vincula a funcionarios policiales recién uno toma conciencia de la importancia del reclamo que están haciendo. Como han dicho, han venido planteando sistemáticamente sus reclamos -ya sea directamente con el Ministerio del Interior, en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social o aquí mismo; pueden hacer planteos pero si la Comisión no realiza alguna gestión tampoco se pueden solucionar los temas- en variados ámbitos y no han tenido respuesta. Entonces, ¿tienen pensada alguna otra medida para tomar a futuro?

También me gustaría saber qué opinión tienen con relación a la política de reducción de horas del Servicio 222. ¿Creen que ha sido beneficioso para el funcionario policial?

SEÑOR PLACERES (Daniel).- Una consulta: ¿en Maldonado existe sindicato único o hay varios sindicatos policiales?

SEÑOR PEREIRA (Julio).- Los atrasos en el servicio 222 se siguen dando. Por lo tanto, a veces pagan dos o tres meses juntos, pero eso genera un perjuicio al policía por el descuento de IRPF, y más a fin de año, cuando se suma el aguinaldo y demás. Todos estos atrasos se deben a que el Ministerio del Interior no puede hacer cumplir la ley relativa servicio 222 por la que se tiene que pagar en fecha o, de lo contrario, se retira el servicio. A veces, los organismos que más se atrasan son Primaria u otros; hay policías que cobran el servicio 222 de Primaria con un año de atraso lo que, obviamente, genera problemas económicos.

En cuanto al destacamento y al ficto que se cobra a los policías, aclaramos que en cierto momento no se les cobraba pero actualmente, luego de que se eliminaran los arrestos -por lo que no hay ningún policía cumpliendo sanciones en las llamadas cuadras-, en esos alojamientos se quedaban policías del interior y vivían allí. Luego, se les comenzó a cobrar un mínimo aporte por los gastos de agua y luz que generaban.

SEÑOR EZQUERRA ALONSO (Wilson).- En el caso de los destacamentos rurales al que me referí, el asunto no es que el policía haga un gasto sino que la única solución que tiene es quedarse en el destacamento porque normalmente no tiene posibilidad de ir y volver al trabajo. No se trata de un gasto sino de una necesidad y una manera de compensar.

SEÑOR PEREIRA (Julio).- Lo tenemos presente, pero esa situación también se da en otros ámbitos y el Ministerio no ha solucionado ese problema. Si bien cuando se comenzó a cobrar algo a los policías no se percató de esa realidad, debería corregir el tema. Hay algunos policías que sí viven con sus familias en destacamentos rurales y el Ministerio hasta los deja criar algunos animales por esa misma razón. No sabemos si en la actualidad hay alguna otra razón para que los policías ya no estén más con su familia en algunos destacamentos, pero lo estudiaremos.

El señor diputado Puig se refirió a que debemos reconocer los cambios y nosotros los reconocemos. Hemos avanzado mucho pero seguimos trabajando y mirando hacia delante.

En cuanto al arresto debemos decir que implicó una lucha bastante larga por parte de los sindicatos a fin de dignificar nuestro trabajo y se logró eliminar, pero no se dio una solución satisfactoria a través de la aplicación de sanciones no solo de dos o tres días sino hasta de quince o treinta días de retención de sueldo, porque no hay un tope, por lo que un funcionario puede ir hasta un mes obligado a trabajar gratis. Esto no se ha solucionado y estamos analizando si es posible hacerlo. De todos modos, reitero que saludamos los cambios y estamos trabajando para seguir mejorando.

El señor diputado Algorta preguntaba si hemos pensado tomar medidas, por lo que aclaro que estamos evaluando algunas en la Oficina de Identificación Civil pero no tenemos respuestas a pesar de que el conflicto ya lleva dos meses. En los próximos días analizaremos qué medidas tomar con respecto a esa oficina. En un momento hasta se pensó ocupar esa oficina, que es chica, a fin de hacer un llamado de atención al Ministerio para ver si daba una respuesta que, mínimamente, podía implicar cambiar el horario por la recarga de trabajo que tiene ya que la mayoría de la gente saca pasaporte. Antes era difícil poder viajar al extranjero, pero hoy con las facilidades que se dan a cualquier trabajador de este país se puede sacar un pasaje al exterior en cómodas cuotas, por lo que necesita un pasaporte. Eso ha incrementado la demanda y el trabajo de nuestros compañeros, lo que antes no ocurría porque la mayor cantidad de viajes eran al interior del país.

Nuestra opinión con respecto al servicio 222 es que, en parte, fue fruto de un acuerdo con los sindicatos buscando una solución por la que se trabajara menos y se ganara más. Por tanto, se fue reduciendo paulatinamente y se ha mejorado el salario. Reconocemos que si comparamos el salario que teníamos hace diez años podemos decir que hoy en día el funcionario policial tiene un buen salario. Pero tenemos un alto endeudamiento porque cuando se empezó a aumentar el salario veníamos endeudándonos préstamo tras préstamo, tanto a través del Banco de la República como de otros; sacábamos préstamos para pagar otros préstamos y no eran a dos o tres meses sino a doce o veinticuatro meses. Entonces, recién dentro de cinco o

diez años podremos tener un policía que pueda cobrar su sueldo íntegro, tanto por esa situación que se había venido dando como por la problemática de la vivienda que se mencionaba.

El sindicato ha formado varias cooperativas de vivienda y planteamos al Ministerio del Interior un proyecto en el que proponíamos que comprara las tierras e instrumentara un sistema como el que estamos utilizando y por el que próximamente vamos a construir viviendas sindicales en Piriápolis, a una cuadra del supermercado Devoto. Nosotros planteamos al Ministerio que comprara las tierras y una vez obtenido el préstamo de la Agencia Nacional de Vivienda, por sorteo, recuperara ese dinero y lo volviera a verter en la compra de tierras para otros trabajadores. Nosotros estamos instrumentando este proyecto con una empresa privada -una inmobiliaria- con la que firmamos un boleto de reserva por dos años, sin que los policías pongamos un peso. En diciembre, vamos a entrar en un sorteo y si salimos adjudicados por el plan de vivienda sindical -al que se le ha dado mucho palo pero en algunos lugares está teniendo resultados-, la empresa va a recuperar el dinero de inmediato, cuando la Agencia Nacional de Vivienda otorgue el préstamo. Es probable que, como los que vamos a entrar en esta cooperativa somos pocos, podamos salir adjudicados y, de esa manera, se van a construir cincuenta viviendas.

Otro tema que no quiero dejar pasar es el relativo a la discriminación. Tenemos un caso que nos preocupa y que planteamos relativo a un compañero gay que denunció a un superior y fue trasladado; trabajaba en Piriápolis y primero fue trasladado a Pan de Azúcar. El sindicato se puso en contacto con el sindicato policial y denunció esta persecución por el solo hecho de tener una inclinación sexual distinta y vivir en pareja con otra persona del mismo sexo, por lo que fue perjudicado por su superior y vivía siendo sancionado. Nosotros la hicimos pública con su anuencia, pero por ello fue trasladado a Pan de Azúcar en pleno verano y luego a Solís; en menos de veinticuatro horas fue trasladado a dos lugares mientras que el oficial responsable quedó en la misma comisaría en Piriápolis. Este policía al ser trasladado perdió el servicio 222 en el que trabajaba todos los días, lo que le implicó un perjuicio económico, por lo que este tema fue llevado a una instancia judicial. Además, el oficial debió quedarse con los testigos porque a nuestro juicio la manera en que trabaja la Dirección de Asuntos Internos es lamentable. Cuando se hace una denuncia genera un expediente, la manda a una comisaría, la leen y dicen: "Te está denunciando tal persona"; no hay reserva y en cualquier momento puede pasar cualquier desgracia porque se enteran de quién denuncia a quién, como me pasó personalmente. Por la vía radial Asuntos Internos comunicó a todos los testigos de este hecho de discriminación a este policía y les dijo que tenían que trasladarse a Montevideo para atestiguar. El oficial estaba al lado de él y debió empezar a operar con los policías que iban a atestiguar en su contra. Por eso nosotros nuevamente planteamos al Ministerio del Interior que estas cosas no pueden pasar. En estos casos hay que trasladar al oficial pero se aplica el protocolo al revés. Al de mayor grado lo trasladaron a otro lugar a dos cuadras de su casa. Entonces, también lo beneficiaron en ese sentido. Lo más triste y preocupante es que hicieron venir al compañero a la Dirección de Asuntos Internos de Montevideo para tomarle testimonio mientras que al oficial le mandaron la camioneta con la gente de Asuntos Internos, que le tomó la declaración en su lugar de trabajo.

Todas estas situaciones se siguen dando y las conversamos con los asesores del Ministerio del Interior pero no tuvimos respuestas, por lo que fuimos a la Institución Nacional de Derechos Humanos y Defensoría del Pueblo. De todos modos, siguen existiendo problemas que el Ministerio del Interior no sabe cómo manejar a pesar de que a veces, con medidas mínimas como trasladar al acosador, se pueden generar soluciones. Sin embargo, todavía estamos en la instancia de llevar adelante los reclamos de este compañero que se vio perjudicado hasta económicamente en pleno verano por esta situación y el resultado de la investigación determinó que se aplicaran veinte días de sanción al oficial. Con el apoyo de los testigos, la investigación también arrojó que existió acoso. Sin embargo, la sanción fue de veinte días. Estos dos compañeros -la víctima y el victimario- están actualmente en la Policía. Así que es probable que dentro de unos años se encuentren. Teniendo el victimario más grado, puede que en ese entonces ya sea comisario, y le diga a la víctima: "¿Te acordás de aquellos veinte días que me aplicaron por aquel tema?". Esa es la realidad que sigue viviendo la Policía, y no se toman cartas en el asunto en este tema.

SEÑOR PEREIRA (Raúl).- Soy uno de los compañeros que inició el proceso de sindicalización en el departamento de Maldonado, y en la Policía, a nivel nacional.

Voy a decir algo a nivel personal, porque los policías, constitucionalmente, no podemos hablar de política. Sin embargo, los policías también somos pueblo, somos seres pensantes, tenemos nuestra opinión y votamos.

Ingresé con veinticinco años a la Policía. Previamente, tuve mi militancia política, mi forma de pensar y de ver el país. Gracias a Dios, siempre tuve esa libertad. Agradezco a la Administración del Frente Amplio haber iniciado el proceso de sindicalización en la Policía, hasta entonces un régimen -en parte sigue siéndolo- cerrado, altamente militarizado. ¡Y ni que hablar de cuando fuimos intervenidos por la dictadura militar! Pero todavía quedan vestigios de esa época en la Policía Nacional. Claro está con lo que pasó con el compañero gay, y toda esa cuestión militar, que lamentablemente todavía vive.

Queremos destacar que en 2005 hubo una apertura a la sindicalización policial, a que los sindicatos policiales pudiéramos ser escuchados y a hacer ver la realidad del trabajador policial.

Sin embargo, en 2010, la administración Bonomi nos cerró la puerta, nos bajó la cortina y nos volvió a militarizar en algunos aspectos. Creo que los diputados, de todos los partidos políticos, deberían analizar esto y verán que es así. Reconocemos el gran avance que hubo, porque lo padecimos en carne propia. Era impensado que hubiera dirigentes sindicales en la Policía o que pudiéramos colgar una cartelera sindical en una comisaria; éramos como extraterrestres. Y fuimos perseguidos y manoseados por la superioridad. La hemos sufrido, tratando de llevar el sindicato a la comisaría y de dignificar la Policía.

Reitero: reconocemos los avances que hemos tenido en los gobiernos del Frente Amplio. Y ni que hablar que tenemos que seguir mejorando. Actualmente, tenemos una traba, vinculada con la parte humana y con los derechos que como cualquier otro trabajador tenemos. Ahí está la diferencia que mantenemos con la administración de Bonomi. Fuera de esto, reconocemos todos los avances: la tecnificación, la dignificación del trabajo. ¡Ni que hablar que hoy tenemos una Policía mucho mejor que en 2004!; tenemos otra realidad. Sin embargo, como dije, hay aspectos puntuales, vinculados con la parte humana, en los cuales este Ministerio falla, y muy mal.

Con respecto a la pregunta del señor diputado Placeres, debo decir que nuestro sindicato fue el primero que se fundó, en 2005, con una estructura departamental, y tiene aproximadamente el 50% de los afiliados. También tenemos una filial del SUPU -Sindicato Único de Policía del Uruguay-, que es una organización nacional, y otra del Sipom, de Montevideo.

SEÑOR PLACERES (Daniel).- Sugiero que se convoque a esta Comisión a las autoridades del Ministerio del Interior, y que se envíe la versión taquigráfica de esta sesión para agilitar el intercambio.

SEÑOR PRESIDENTE (Fernando Amado).- Así será. Les agradecemos su presencia.

(Se retira de Sala el Sindicato Policial de Maldonado)

(Ingresa a Sala el Sindicato Ferroviario del Uruguay)

——La Comisión de Legislación del Trabajo tiene el agrado de recibir a una delegación del Sindicato Ferroviario del Uruguay, integrada por los señores Pedro Coitiño, Rodolfo Galván y Damián Ortiz.

El 26 de mayo enviaron una solicitud de carácter urgente para ser recibidos por esta Comisión. Hoy es nuestra segunda reunión de la Comisión del mes de junio, por lo que creemos haber cumplido y haber sido sensibles a la solicitud que realizaron.

En esa nota, adelantaron que su pedido tenía que ver con el llamado público realizado por PricewaterhouseCoopers y con el ingreso de personal a Servicios Logísticos Ferroviarios S.A. Asimismo, adjuntaron material que ya poseen los Diputados en sus lugares de trabajo.

SEÑOR COITIÑO.- (Pedro).- Quisiera aclarar que el compañero Damián Ortiz es el Presidente de Entej, entidad a la que está afiliado nuestro sindicato, y por ese motivo nos acompaña.

SEÑOR GALVÁN (Rodolfo).- La inquietud de nuestro sindicato radica en el llamado público para ocupar puestos en Servicios Logísticos Ferroviarios.

Esta empresa de derecho privado fue creada el 28 de diciembre de 2011 mediante un Decreto del Poder Ejecutivo. Como quien dice, tiene cuatro o cinco años. Anteriormente, había otras empresas.

Nuestra preocupación es que, si esto se lleva adelante, a partir del 1º de julio de 2015 más de trescientos ferroviarios, empleados públicos con carrera en AFE, la mayoría con más de treinta y cinco años de servicio continuo, que integran la gerencia de material rodante -integrada por mecánicos, electricistas, administrativos, técnicos-, la gerencia de operaciones -conductores, ayudantes de conductores, administrativos-, la gerencia de logística -administrativos, obreros; vendría a ser la parte de compras-, automáticamente quedarán fuera de su legítimo lugar de trabajo. Como figura en la nota que enviamos a la Comisión, estamos hablando del Decreto 473, de 28 de diciembre de 2011.

En el punto 2 se detalla los cometidos de una gerencia a desafectar. No sé si es conveniente que lo reitere, porque creo que los señores legisladores ya tienen la documentación. Estamos hablando de la gerencia de material rodante, que es la parte de todos los talleres. Actualmente, AFE tiene talleres en Peñarol, Paysandú, Paso de los Toros, Salto y Nico Pérez. Tenía un taller en Rivera, pero fue cerrado por AFE, porque pasó a la SLF y no se ocupó el cargo. Se destaca el caso de un funcionario de Paso de los Toros que, cada vez que hay que alistar una locomotora tiene que trasladarse de Paso de los Toros a Rivera para hacer ese trabajo. Creo que desde el punto de vista de la logística, eso es inadecuado. En lo que respecta al taller de Florida, se desafectó la parte pública y se contrató una empresa por parte de SLF. Hoy día hace reparaciones de vagones. Pedimos al Directorio que hiciera una proyección de los costos en los que incurre el Gobierno Nacional, porque la SLF es una empresa de derecho privado, pero fue creada por AFE, ente estatal, y la Corporación Nacional para el Desarrollo, también estatal. La plata proviene de las inversiones del Estado. No tenemos datos fidedignos sobre las reparaciones que viene haciendo la empresa contratada por la SLF en la estación Florida, especialmente de vagones, pero no serían con un precio adecuado, de acuerdo con los lineamientos que seguía AFE normalmente para reparar un vagón.

La otra gerencia a cerrar es la de operaciones, que viene a ser la parte de explotación ferroviaria y que incluye a los 117 funcionarios de máquinas o conductores de todo el país: Florida, Paso de los Toros, Rivera, Paysandú y Salto.

Hoy día, AFE tiene proyectado correr trenes -porque permanentemente tiene trenes de carga- para el mes de julio pero, aparentemente, serán conducidos por los señores que tomaría la PricewaterhouseCoopers. Vamos a ser realistas, sin ser muy improvisados, como quiere ser el Gobierno, no están preparados para correr un tren de carga que lleva 1.200 toneladas. Capaz que a un mecánico, con un manual, se le puede dar una máquina nueva de U$S 2.000.000 para que la arregle; podrá arreglarla o no; también podría ser que la máquina saliera y se prendiera fuego. Aparentemente, el Gobierno arriesgaría todo eso. Capaz que improvisado igual puede marchar. Entonces, ese tipo de trenes transportaría mercancías por un valor varias veces millonario con un conductor que ingresaría el 1º de julio. Creo que es un error del Gobierno. Como quien dice, están poniendo la carreta delante de los bueyes. La parte de pasajeros quedaría en AFE. Creemos que no se puede contratar a una persona nueva el 1º de julio para que programe trenes con la estructura actual de AFE; no lo creemos. No tienen la capacitación; ni siquiera conocen una estación, ni el material tractivo y rodante con que cuenta AFE para correr esos trenes.

AFE tiene objetivos que se deberían coordinar con otras áreas de la empresa y que, como quien dice, quedarían cortados, porque esas gerencias de la SLF estarían por un lado y AFE por otro.

Aparentemente, el Directorio estaría dispuesto a llevar adelante esos cambios.

El cambio radical que se viene es que, hoy día, el cliente -tanto empresas públicas como privadas- trata directamente con AFE. Se trata de una negociación directa. Al pasar la carga al derecho privado estaríamos hablando de otro tipo de negociación y los costos pasarían a ser otros, porque hoy están subsidiados por el Estado, debido a que, por ejemplo, cada tren saca treinta y cinco camiones de la carretera y disminuye el flagelo social que representan los accidentes de tránsito, por todos conocidos. La empresa privada escaparía a ese interés general; trataría bilateralmente con la empresa privada y cubriría sus costos. Evidentemente, sacará una línea de costos, lo cual provocará un aumento de las tarifas.

Actualmente, los clientes que AFE tiene son muy puntuales, porque el mercado no da más. Los grandes transportes son de cemento, combustible, arroz, a veces, soja para la exportación y madera. Para UPM no transportamos nada porque la línea Fray Bentos está cerrada.

Esa línea de costos que cubrirá el cliente que transporte por AFE redundará en un aumento de los precios de esas mercaderías, dado que, obviamente, el privado incluirá el transporte en el costo de la mercadería.

Creemos que con esto se estarían lesionando los derechos humanos y derechos fundamentales proclamados en las normas jurídicas y en la Constitución, se maltrataría directamente a los funcionarios excluidos. Pensamos que esto es por mero capricho, una importante improvisación del Gobierno y ya basta de esto. Tampoco se cumpliría con la ley de convenio colectivo.

Tenemos un detalle del marco legal de lo que era AFE, la Carta Orgánica de creación de AFE y la Carta actual. Se establece que a AFE le corresponde: "Realizar servicios de transporte de pasajeros, cargas y encomiendas por vía férrea en todo el territorio de la República". También le compete: "Explotar directamente o por concesionarios los servicios de bar, restaurante [...]", lo cual no se lleva a cabo. Y en el literal C) se establece que es de su competencia: "Construir, modificar y conservar directamente, o por contrato sus líneas férreas, material rodante y obras de explotación [...]".

Está la Carta Orgánica del año 1952; luego, fue sustituida por otra Carta Orgánica aprobada durante la dictadura, y a su vez, fue modificada por leyes posteriores. En diciembre de 2011, se crean los Servicios Logísticos Ferroviarios: un 51% pertenece a AFE y otro 49% a la Corporación Ferroviaria del Uruguay, pero bajo el derecho privado.

A su vez, se hace hincapié en que cuando se creó esa empresa, AFE entregó todo el parque tractivo en funcionamiento a la SLF: unas diez locomotoras "General Electric", en plena vida, con una potencia de 1.800 toneladas; ocho locomotoras en pleno funcionamiento; una locomotora de aproximadamente cuatrocientas toneladas de potencia; todo el parque de vagones de carga en funcionamiento; todos los talleres, remesas y maquinarias.

La SLF está vacía; solamente cuenta con un Gerente y un funcionario de apoyo. Tuvo que devolver todo porque no estaba cumpliendo con su cometido, ya que el trabajo lo estaba haciendo AFE. Era algo totalmente agarrado de los pelos, pero era mejor que las máquinas volvieran a AFE, aunque lo hicieron en comodato, un contrato que no otorga la propiedad del material. Podían usar las maquinarias, pero no estaba claro si eran de la SLF o de AFE, aunque el comodato establece que son de la primera

Hoy, a cuatro años de creada la SLF -Servicios Logísticos Ferroviarios-, es cuantificable que se ha provocado una merma en el mercado de cargas por ferrocarril. La SLF, que, reitero, está vacía, porque solo cuenta con un Gerente General y un funcionario, recibió una transferencia del Directorio de AFE de aproximadamente US$ 2.800.000 hasta ahora; pueden pedirle al Directorio la cifra ajustada.

La citada SLF provocó y provoca una sistemática caída del tráfico de cargas. En el año 2010, se transportó 1.178.212 toneladas. El perfil actual de AFE sería para transportar un 1.400.000 toneladas o 1.500.000 toneladas. Ese transporte de carga que es, en sí, lo importante del modo ferroviario estatal, ha venido disminuyendo y el crac fue en el año 2014, cuando se transportó poco más de 800.000 toneladas. Fue uno de los peores tres años de la historia de AFE. Eso es debido a la incapacidad de la SLF. Como ya dije, por ese motivo, las locomotoras volvieron AFE en comodato.

Frente a ese fracaso, el Gobierno no tuvo más remedio que reducir el Directorio de la SLF, que era de cinco miembros -tres de AFE y dos de la Corporación Nacional para el Desarrollo- y lo llevó a dos. Hoy, son dos Directores de AFE y uno de la CFU, que no creo que cobren sueldo.

Algunos de los funcionarios podrían ser incorporados a AFE, pero la empresa ¿no puede reincorporar a la totalidad del personal de máquinas? Los funcionarios nuevos que ingresen a la SLF no podrán realizar sus tareas sin la debida supervisión, ya que se necesita una razonable preparación.

Se entiende que esto responde a que las fuerzas del mercado y la creación de la SLF no ayuda a garantizar el interés general. Se cree que los transportistas en el mercado ferroviario son tan escasos y puntuales que van a transportar una cantidad menor a un precio mayor, lo que va a provocar un aumento directo de los productos de primera necesidad que demandan transporte ferroviario: arroz, cemento y combustibles.

Si bien AFE puede fallar a la hora de lograr eficiencia en el sentido económico, en lo que respecta al Producto Bruto Interno, entendemos importantísimo para el país la regulación de precios, los ahorros en

divisas y externalidades positivas, disminución de la polución, ahorro de combustibles y derivados, accidentes viales, etcétera. En el informe se agrega el Anexo I, un trabajo que hizo nuestro sindicato, con ayuda de los europeos, acerca de lo que son las externalidades positivas del modo ferroviaro.

Cada tren que recorre reduce el tráfico de 34 camiones o de 35 camiones en las carreteras.

Creemos que, como resultado de las claras incompetencias descriptas, se debe derogar el Decreto Nº 473/11, AFE debe absorber a los funcionarios de la SLF, como asesores o como sea, y cumplir con la Ley Nº 18.566, que refiere al sistema de negociación colectiva de los funcionarios públicos.

También pensamos que se debe crear una Comisión que estudie un texto más democrático y derogar el totalitario Decreto-ley Nº 14.396, de julio del año 1975, que se emitió en plena dictadura, por no contemplar adecuadamente los derechos del trabajador, legislados en el artículo 65 de la Constitución de la República y otros.

Asimismo, queremos que se cree una Comisión que estudie una nueva Carta Orgánica de AFE, con artículos más positivos, acordes a la democracia plena actual. Creemos que es una deuda que tiene el legislador con los trabajadores ferroviarios, que siempre son disminuidos y extraídos de su ámbito por cada gobierno de turno. No nos olvidemos de que cuando asumió el Gobierno democrático en el año 1985, por AFE se transportaban cerca de seis o siete millones de pasajeros y tenía una plantilla importante de funcionarios públicos.

Agradecemos que nos hayan recibido.

SEÑOR COITIÑO (Pedro).- El compañero ha dado datos que son indiscutibles, pero también creemos, como sindicato, que esto es abrir las puertas a la privatización de las empresas públicas, algo que ya habíamos notado todos los uruguayos. Decimos esto, porque se crea una operadora ferroviaria vaciando al ferrocarril y a la Administración de Ferrocarriles del Estado, porque se saca a una empresa de transporte los vagones, las máquinas y el personal de conducción. Esto es abrir una puerta a la privatización de una empresa. Decimos esto por no decir, derecho viejo, que es una privatización, porque muchas veces nos han dicho que esta operadora es estatal.

Ahora, nosotros nos preguntamos: los obreros que van a trabajar en una empresa pública estatal, ¿lo harán bajo el régimen de derecho privado? No entendemos esa situación. A su vez, esta operadora va a cotizar en la Bolsa de Valores. Por lo tanto, nadie nos puede asegurar que dentro de seis meses, un año o dos años, AFE sea vendida a una empresa multinacional, de esas empresas buitre que vienen, están dos o tres años, mientras el negocio es redituable, y se van, llevándose la plata, y todos nosotros quedemos con la deuda de ellos.

Además, todos los trabajadores quedan en la calle, sin tener ningún beneficio, salvo el seguro por desempleo, pero nadie tiene estabilidad laboral, algo que toda la vida hemos reclamado los trabajadores.

Para nosotros, esto es abrir la puerta a la privatización, porque cotizar en bolsa es decirle al empresario: "Vengan, compren acciones de AFE porque los obreros están trabajando bajo derecho privado y no existe posibilidad de que surja algún acontecimiento con ellos".

Asimismo, me gustaría hablar sobre la situación en que se encuentra la conducción, ya que me atañe porque son maquinista; he trabajado y trabajo en esa tarea. Para muchos de nosotros, ha sido nuestro primer trabajo. AFE nos especializó para esa labor; diría que somos obreros especializados. No hay una escuela que enseñe a conducir trenes, como sí existe para autos, ómnibus e, inclusive, aviones. Además, con el compañero que va al lado, el maquinista más viejo, se aprende a conducir el tren, pero también cosas de la vida.

Hoy, nos encontramos con un llamado público a maquinistas, que nosotros entendemos que no es público, porque no hay maquinistas a la vuelta de la esquina. En realidad, es un llamado interno, para nosotros. Quieren que pasemos a la operadora bajo derecho privado. Como sindicato, recomendamos a nuestros compañeros no pasar a la operadora, porque perderemos un montón de derechos, entre ellos, la estabilidad laboral.

Más allá de que el decreto fue modificado y dicen que AFE nos guardaría el puesto de trabajo, legalmente, todo lo que se pudiera mientras estemos en la empresa, privada para nosotros. Pero el puesto de trabajo lo

guarda AFE. No es lo mismo que cuando uno pasa en comisión y se mantiene el puesto de trabajo. Ante esto, vemos que la situación se complica para el personal de conducción y, por lo tanto, como sindicato, recomendamos a nuestros compañeros y a todos los ferroviarios que no pasen a esta empresa.

Como decía mi compañero Rodolfo Galván, entendemos que existe una ilegalidad. La Carta Orgánica de AFE establece determinadas obligaciones como el desarrollo del servicio de tren de pasajeros, carga y encomiendas. Al pasar el servicio de carga a otra empresa, AFE incumpliría con su carta orgánica.

SEÑOR PUIG (Luis).- Saludamos a la delegación que nos visita.

Desde hace algunas décadas -habrá que analizar lo del 2 de enero de 1987, sin olvidar que venía de un proceso anterior-, Uruguay viene a contrapelo del desarrollo del transporte en el mundo. En el mundo se ha venido desarrollando el concepto de que el tren es un medio más económico, contamina menos y es más seguro para el transporte de carga y pasajeros.

En nuestro país este proceso se ha dado a la inversa. Pasamos de un ente ferroviario con miles de trabajadores -que no fueron responsables de la llamada ineficacia; en todo caso, eso pasó por los Directorios de turno- a un proceso que llevó a la cancelación de un servicio público que, históricamente, cumplía un cometido en el desarrollo y en el aspecto social. Ese proceso de desmantelamiento dejó poblaciones enteras incomunicadas y se favoreció al transporte carretero privado. Nos parece lógico lo que se plantea, teniendo en cuenta el proceso que hoy se está desarrollando. Es más, lo hemos hablado con compañeros de la Unión Ferroviaria, sindicato histórico del gremio, que están planteando un conflicto porque no están de acuerdo en que los trabajadores tengan que desempeñar su actividad bajo régimen privado en esta entidad que es parte de AFE y de la Corporación Nacional para el Desarrollo. Inclusive, algunos constitucionalistas han planteado la posibilidad de que los trabajadores pudieran desarrollar la actividad sin perder su condición de funcionarios públicos.

En algún momento se pensó que esas negociaciones llevaban a generar un proceso que permitiera esta situación. Tal como lo viene reclamando la Unión Ferroviaria, ese proceso de negociación no se viene procesando, lo que provoca el actual conflicto. Me parece que el traspaso a una empresa con estas características genera problemas serios, no solo a los trabajadores, sino también en el transporte, y de diversa índole.

Además, si a todo esto le sumamos la PricewaterhouseCooper reclutando, estamos ante un problema aun más serio.

Como trabajador del gas que enfrentó la privatización -que perdimos y no porque no hayamos peleado; peleamos 10 años y echaron a toda la dirección del sindicato por enfrentar la privatización-, me encuentro con que la PricewaterhouseCooper jugó un papel fundamental en el proceso previo a la privatización y desmantelamiento. Considero que lo que lo planteado por los trabajadores ferroviarios desempleados, y de acuerdo con lo que pude conversar con la Unión Ferroviaria acerca del enfrentamiento a este proyecto, es absolutamente atendible, y lo comparto.

Solicito que se convoque al sindicato histórico Unión Ferroviaria del Uruguay para una próxima sesión.

SEÑOR GALVÁN (Rodolfo).- Comparto el planteo realizado por el señor diputado Luis Puig. Como integrantes de la histórica Unión Ferroviaria, supimos solidarizarnos, hacer paros y marchas, al igual que lo hicieron ellos en el año 1988 cuando -perdonen los señores legisladores, pero es algo a contrapelo de la historia- el gobierno de turno, presidido por el señor Julio María Sanguinetti, pese a estar bien asesorado por empresas extranjeras -tengo copia del plan nacional de transporte- que le recomendaban aumentar las líneas férreas, cerró el ferrocarril, como forma de contestar a la huelga que hicimos los ferroviarios en 1985. Se trató de un asunto político y de estrategia, que no vamos a discutir ahora, porque estamos tratando otro tema, pero podríamos considerarlo más adelante.

Voy a hacer un paréntesis. Cuando yo trabajaba en la parte comercial, en cuentas corrientes, la empresa PricewaterhouseCoopers era asesora de AFE. A ella le pedíamos información cuando una empresa nos solicitaba crédito para el transporte. Ellos nos daban toda la información necesaria, luego esos datos se destruían.

Volviendo al tema, quiero decir que el Gobierno, a contrapelo de la ideología, nos dice que lo mejor para el país es privatizar el área de carga, operaciones y talleres.

Evidentemente, el Gobierno improvisa de manera muy importante y creo que los políticos de carrera saben que la privatización no favorece intereses generales, sino particulares, como la detención de los trenes, que implicó el aumento de las empresas privadas de encomiendas, de las empresas de ómnibus, y como AFE está fuera del mercado de carga en todo el país y la mercadería y la comida deben llegar a la gente por camión.

El Partido de Gobierno, cuando asumió en 2005, no era culpable, pero hoy sí lo es, junto con los otros -que nadie se sienta molesto, porque es la realidad que estamos viviendo; trabajo en AFE hace treinta y tres años-; ha acompañado la decisión de los Gobiernos de los partidos tradicionales, hay un flagelo importante, y en vez de pensar con un perfil más alto en todo el país, no respeta el libre mercado, porque si en Artigas quiero tomar un tren, no es posible. Puedo tomar un avión, capaz que un barco o un ómnibus, y si tengo auto, vengo por ese medio; si no, me jodo.

Así que no se busca el interés general. Ahora, con la empresa privada, no sé a quién están favoreciendo, pero es evidente que es así; tal vez el diputado Puig me desasne un poco; creo es PricewaterhouseCoopers, que antiguamente AFE la contrataba para que le hiciera una radiografía de sus clientes. Así que, evidentemente, siempre estuvo detrás.

Creo que es un error estratégico del Gobierno, que carga una mochila de la derecha. Capaz que los partidos tradicionales están conscientes de los errores cometidos; no defiendo a nadie, porque los trenes los sacó el Gobierno del Partido Colorado, dejó a la gente a pie, como estamos viviendo ahora, y prometió un servicio alternativo de dudoso cumplimiento, ya que hay lugares a los que cuando llueve, no se va.

SEÑOR COITIÑO.- Quiero contestar una alusión que hizo el señor Puig.

La Unión Ferroviaria es el sindicato histórico, todos salimos de ahí, pero por razones que hoy no vamos a discutir -porque los trapitos los tenemos que lavar dentro del sindicato y entre los obreros-, nosotros nos apartamos. La mayoría de los integrantes del Sindicato Ferroviario pertenecemos al personal de conducción, pero por no ser histórico, como es la Unión Ferroviaria, no quiere decir que no tengamos razón. No hay peor trámite que aquel que no se hace: es cierto; somos un sindicato minoritario, pero en esta circunstancia, en la cual estamos peleando por el ferrocarril, para el ferrocarril, por los obreros ferroviarios, estamos coordinando con la Unión Ferroviaria todo lo que se está haciendo. Me parece que en una democracia también se debería tomar en cuenta lo que las minorías decimos. Que el otro sindicato sea histórico, no quiere decir que siempre tenga razón.

Con respecto a esta situación en particular, estamos de acuerdo ambos sindicatos. En otros casos, estamos en desacuerdo; eso no quiere decir que seamos enemigos, sino que simplemente tenemos una forma distinta de pensar. De la misma manera que les sucede a ustedes, que representan a distintos partidos políticos, pero todos somos seres humanos, pensamos diferente y de repente queremos llegar al mismo lugar, pero por diferentes caminos. Entonces, en otras situaciones, tal vez son otros los caminos que queremos transitar, pero en este caso puntual, estamos de acuerdo con la Unión Ferroviaria, a cuyos representantes invitamos a concurrir, pero dijeron que no. Les pasamos una invitación por escrito y tuvimos una reunión con el Presidente, el Secretario y el Secretario General, y nos dijeron que no querían venir. Es problema de ellos.

SEÑOR ALGORTA BRIT (Felipe).- Es la primera vez que me toca actuar como diputado. Ayer me pasaron las reuniones de la Comisión de hoy y esta era en la que más me interesaba participar, porque el ferrocarril es una parte fundamental de la estructura productiva de cualquier país civilizado. Y en el Uruguay vemos a AFE como la empresa que está llamada a generar un protagonismo, pero siempre queda a mitad de camino.

Como dijo Coitiño, se trata de que los distintos actores lleguemos a un mismo lugar, y es que el ferrocarril tenga el rol fundamental que debería, porque la situación no da para más: en el aspecto logístico, el país necesita del ferrocarril. El informe que ustedes aportaron refleja un poco esto que estoy comentando.

Las Administraciones que se han encargado del tema del ferrocarril no lo han hecho del todo bien. Lo más fácil siempre es responsabilizar a los trabajadores, y si bien eso no es así, los trabajadores sí tienen un rol

fundamental en este sentido.

Leí en un informe que el motivo de que el tren no se desarrolle en Uruguay es que hay intereses en otros medios de transporte, ya sea de pasajeros o de carga. Entonces, evidentemente, aquí lo que hay que generar para AFE y para el desarrollo del transporte ferroviario es que empiece a aparecer gente interesada en invertir o en ser parte de un proyecto del ferrocarril, que no involucre solo a los trabajadores; acá tienen que entrar más actores para que el tren empiece a tener un protagonismo que hoy no tiene.

Actualmente, ni siquiera el sindicato ferroviario tiene la fuerza que podría llegar a tener en caso de que existieran más trabajadores ferroviarios debido a una mayor actividad del tren. Inclusive, el ferrocarril generaría una mejora de costos; siempre se dice -ustedes lo señalan en el informe- que transportar algo de acá a Artigas es más caro que de acá a la China.

No tengo ninguna duda de que la demora del proceso de apertura de AFE -hay que llamarlo por su nombre- tiene que ver con un intento de privatización. Tal vez al Gobierno le cueste decirlo por un tema ideológico, pero es evidente. No quiero entrar en polémica, pero coincido en que para que esto empiece a ser relevante, debemos atraer más intereses -en el buen sentido de la palabra-, a fin de que este sector se pueda desarrollar, porque alguien tiene que invertir. ¿Será el Estado? ¿Tiene los recursos? Yo no digo de entregar AFE, pero acá es necesario que haya un proceso en el que los trabajadores deben tener un rol fundamental, y no tiene que ver con cerrarnos, sino con darnos cuenta de que hay que empezar a ver cómo generar interés en esta actividad.

Como aquí se mencionaba, en todo este proceso los trabajadores tienen un derecho adquirido, como cualquier trabajador público. Evidentemente, eso es algo que no se negocia y debe seguir siendo de esa manera en cualquier reforma, en cualquier estrategia de desarrollo.

Realmente, veo que AFE está llamada a tener un protagonismo pero pasan los gobiernos y queda en eso. Creo que hay que seguir trabajando fuerte en este sentido.

SEÑOR EZQUERRA ALONSO (Wilson).- Es importante empezar a encarar el tema del ferrocarril, sobre todo por lo que significa para el plan estratégico del país y para muchas poblaciones que quedaron aisladas cuando se fomentó la carretera. En Tacuarembó tenemos pueblos como Piedra Sola y Tambores que quedaron desolados; también tenemos el único túnel subterráneo del Uruguay, llamado Paso del Cerro.

Para poder encarar este tema, acompañando la postura del señor diputado Puig, que quiere hablar con el otro sindicato, me parece que también tendríamos que invitar a las autoridades de AFE para ver cuál es su plan estratégico. Debemos saber cuál es el andamiaje y hacia dónde se está apuntando para poder evacuar las dudas que plantea el sindicato.

Me parece que ese es el camino que se debe abarcar para después poder volver a hablar de manera más firme sobre una realidad que, realmente, no conozco demasiado.

Sería bueno interiorizarse del tema porque hoy las rutas son un tendón de Aquiles del país. No se está pudiendo sostener el tráfico que existe y lo mismo ocurre en la caminería rural. Tendremos que buscar una solución a esto por el cambio que ha habido de las matrices productivas. Desde las Intendencias se le habla al Gobierno nacional y este habla de la caminería rural, pero sin duda nuestros caminos no aguantan las toneladas de los camiones que pasan. Por más que se compra más maquinaria, se trabaja más y se gasta más, no estamos dando abasto.

SEÑOR ORTIZ (Damián).- Los compañeros del sindicato ferroviario del Uruguay, y más que nada los trabajadores, queremos tener certezas para empezar a ver cómo discutimos los temas.

Entendemos que en esto hay tres o cuatro cuestiones fundamentales. Primero, para nosotros el ferrocarril es una cuestión de clase. Se habla mucho de la parte económica y de la parte logística, pero también hay un fin social para el ferrocarril. Si hay un ferrocarril en manos del Estado, con trabajadores públicos bajo el derecho público, se les puede dar ciertas certezas de poder elaborar y mejorar políticas sociales.

Capaz que mucha gente no lo sabe, pero se inunda el río Santa Lucía sobre la Ruta Nº 11 -a 70 kilómetros de Montevideo- y ¿cómo se cruza para 25 de Agosto? Es algo sencillo; no estamos hablando de cosas raras: la única manera de cruzar es hacer 70 u 80 kilómetros más o tomar el tren.

Entonces, hay una serie de cuestiones que se pueden ir solucionando en la medida en que el propio Estado realmente hinque el diente al ferrocarril. Se ha dicho en reiteradas oportunidades: los trabajadores estamos dispuestos a dar los pasos sin perder nuestros derechos. Será por una cuestión de clase, pero creo que no hay edad para pelear; uno puede tener cinco, diez u ochenta años y puede pelear igual. Hay compañeros que empiezan a tener uso de razón y ya están peleando.

La cuestión fundamental: cuando en el Estado se han hecho emprendimientos bajo el derecho privado los resultados no han sido buenos. Eso es lo que hemos visto nosotros.

Segunda cuestión: si hay trabajadores que ingresan a una empresa pública bajo derecho privado, no hay lugar donde aprender a realizar ciertas tareas. O sea, qué mejor que potenciar a la escuela AFE para formar a compañeros trabajadores que puedan manejar esa maquinaria.

Luego hay una cuestión de derechos de los propios trabajadores. Hoy por hoy, se me plantea un montón de dudas sobre la legislación, sobre el laudo y sobre las responsabilidades de los trabajadores que están bajo el derecho privado. Hay una serie de cuestiones que se pueden aplicar sobre los trabajadores públicos y hay una serie de controles que se le pueden realizar a las empresas públicas, pero qué pasaría si estuvieran bajo el derecho privado.

Nosotros partimos de la base de todas las certezas que nos puedan entregar. Lo hemos conversado con el sindicato ferroviario y ellos están dispuestos a encarar todas las etapas que puedan llevar a echar luz sobre esto. Seguimos entendiendo -los números lo han marcado así- que un ferrocarril fuerte hace un país fuerte. Ustedes han colocado ejemplos sobrados de eso diciendo que se está a contrapelo del mundo. Los países de primera línea tienen a las comunicaciones bajo la órbita pública y con trabajadores públicos. Por algo los grandes capitales del mundo no le han podido hincar el diente a eso.

Creo que esto nos da una señal bastante clara de que no solo hay que potenciar lo que el ferrocarril ahorra para el Estado sino, además, que puede ser un espacio donde se permita llevar adelante políticas sociales y repoblar el interior. Hay lugares en los que si un día desaparece el tren, al otro se transforman en pueblos fantasmas.

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión de Legislación del Trabajo, agradecemos la presencia del Sindicato Ferroviario del Uruguay.

Tal como fue solicitado por algunos señores legisladores, vamos a seguir trabajando en este tema teniendo en cuenta sus aportes y los que puedan realizar tanto los integrantes de la Unión Ferroviaria como las autoridades de AFE.

Se levanta la reunión.